



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 256]

नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 22, 2015/आषाढ़ 31, 1937

No. 256]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 22, 2015/ASADHA 31, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 जुलाई, 2015

सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन में सिंगल प्वाइंट मूरिंग सुविधा पर पोतों के प्रहस्तन के लिए अंतिम दरों के निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई, 2015 के 2^{रें} दिन पारित)

यह मामला एनएमपीटी में एसपीएम सुविधा में पोतों के प्रहस्तन के लिए अंतिम दरों के निर्धारण हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस मामले की पृष्ठभूमि नीचे दी गई है:—

- (i). इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन को अनुमोदित करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/34/2010-एनएमपीटी पारित किया था।
- (ii). पिछले सामान्य संशोधन मामले की कार्यवाही की अग्रिम अवस्था के दौरान [संदर्भ पैरा 15 (vi)], एनएमपीटी ने उल्लेख किया था कि उसे उम्मीद है कि मेंगलूर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) के सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) प्रचालन वर्ष 2012-13 में शुरू हो जाएंगे। तथापि, एनएमपीटी ने उक्त आदेश के पैरा 15(xix) में यथा उल्लिखित एसपीएम प्रचालनों के लिए कोई पृथक दर प्रस्तावित नहीं की थी। इसलिए, एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि ऐसे प्रचालनों की लागत के आधार पर प्रस्तावित प्रचालन की शुरुआत से काफी पहले एमआरपीएल द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क की वसूली हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल किया जाए। आदेश में यह भी कहा गया है कि जब तक एसपीएम

के लिए पृथक दर निर्धारित की जाती है, एनएमपीटी के दरमानों में कच्चे तेल और पीओएल के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर एसपीएम में प्रहस्तित कच्चे तेल और पीओएल पर लागू होगी।

- (iii) (क) तत्पश्चात्, एमआरपीएल ने अपने पत्र दिनांक 21 अगस्त, 2013 द्वारा सूचित किया था कि एसपीएम परियोजना जोकि रु. 1044 करोड़ की लागत से एमआरपीएल द्वारा पूरी तरह निधिधित की गई है, शुरू हो चुकी है तथा उपयोग के लिए तैयार है। यह भी बताया गया था कि एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज/घाटशुल्क प्रभारों के लिए एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में कोई पृथक प्रशुल्क मौजूद नहीं है और एनएमपीटी को अभी प्रस्ताव दाखिल करना है।
- (ख) एमआरपीएल ने उक्त पत्र में रु. 25 प्रति टन की दर से एसपीएम हेतु घाटशुल्क और पाइलटेज शुल्क की अदायगी के लिए सहमत था जैसाकि एसपीएम सुविधा के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) दरमानों में अस्थायी आधार पर निर्धारित किया गया है।
- (ग) इस परिप्रेक्ष्य में, एमआरपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि एनएमपीटी को निदेश दिया जाए कि पाइलटेज प्रभार, टग किराया प्रभार और घाटशुल्क निर्धारित किए जाएं जैसा सीओपीटी में एसपीएम सुविधा के लिए निर्धारित किया गया है।
- (iv) (क) एमआरपीएल द्वारा किए गए निवेदन के संदर्भ में, एक पत्र दिनांक 11 सितम्बर, 2013 आदेश दिनांक 6 जनवरी, 2012 के संदर्भ को लेते हुए एमआरपीएल के पत्र की प्रति अग्रेषित करते हुए और एनएमपीटी से यह अनुरोध करते हुए एनएमपीटी को संबोधित किया गया था कि एनएमपीटी में एसपीएम प्रचालन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल किया जाए।
- (ख) तत्पश्चात्, 14 फरवरी, 2014 को एनएमपीटी के दूसरे मामले में हुई संयुक्त सुनवाई में, यह मामला एमआरपीएल द्वारा दोबारा उठाया गया था। एनएमपीटी अपने प्रस्ताव के समर्थन में विस्तृत गणना के साथ एक माह अर्थात् 14 मार्च, 2014 तक, में एनएमपीटी में (एमआरपीएल द्वारा) द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क की वसूली हेतु प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत हो गया था। इसके बाद, एनएमपीटी इसके लिए भी सहमत था कि अंतरिम उपाय के रूप में वह अंतिम दरें निर्धारित किए जाने तक अंतरिम व्यवस्था के रूप में संबद्ध उपयोक्ताओं से सहमति प्राप्त करने के बाद एसपीएम प्रचालनों के लिए तदर्थ आधार पर दर की वसूली के लिए एक प्रस्ताव 24 फरवरी, 2014 तक दाखिल करेगा।
- (ग) इस संदर्भ में, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था कि विनिर्दिष्ट तारीख के भीतर पत्तन द्वारा यथा सहमत अपना प्रस्ताव दाखिल करे।
- (v) (क) इस परिप्रेक्ष्य में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 फरवरी, 2014 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरें निर्धारित किए जाने तक अस्थायी आधार पर एसपीएम प्रचालनों के लिए दरों के अनुमोदन की मांग करने वाला प्रस्ताव दाखिल किया था।
- (ख) एसपीएम प्रचालनों के लिए अस्थायी दरों के अनुमोदन हेतु अपने प्रस्ताव दिनांक 24 फरवरी, 2014 के संदर्भ में संबद्ध उपयोक्ताओं सहमति अग्रेषित करने के लिए एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 25 फरवरी, 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था।
- (ग) प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 अप्रैल, 2014 द्वारा एमआरपीएल का सहमति पत्र दिनांक 25 मार्च, 2014 को अग्रेषित किया था। एनएमपीटी ने बताया है कि एमआरपीएल समग्र रूप से अस्थायी आधार पर एसपीएम प्रचालनों के लिए सीओपीटी में निर्धारित निम्नलिखित दरों के अंगीकरण के लिए सहमति प्रेषित कर चुका है:-

(क)	पत्तन देयताएं	@ अ.डा. 0.377 प्रति जीआरटी
(ख)	पाइलटेज प्रभार	@ अ.डा. 0.4259 प्रति जीआरटी
(ग)	घाटशुल्क	रु 25/- प्रति मी.ट.
(घ)	टग किराया प्रभार	अ.डा. 606.56 प्रति घंटा

एनएमपीटी ने यह भी कहा है कि उसका पत्र दिनांक 2 अप्रैल, 2014 उसके पूर्व पत्र दिनांक 24 फरवरी, 2014 को अधिक्रमित करता है।

3.1. उपर्युक्त के मद्देनजर और जैसाकि एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 अप्रैल, 2014 द्वारा पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के लिए एमआरपीएल की सहमति भेज दी थी और यह भी स्वीकार करते हुए कि एसपीएम में वाणिज्यिक प्रचालन शुरू हो चुके थे, इस प्राधिकरण ने वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरुआत की तारीख अर्थात् 29 अगस्त, 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से एसपीएम सुविधा के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते हुए एक विस्तृत आदेश सं. टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी दिनांक 20 मई, 2014 पारित किया है। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अस्थायी दरें निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	विवरण	लेवी की इकाई	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
(1)	पत्तन देयताएं	दर प्रति जीआरटी	0.143	2.32
(2)	एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क	दर प्रति जीआरटी	0.4259	11.69
(क)	30000 जीआरटी तक			
(ख)	30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी			
(ग)	60001 जीआरटी और अधिक			
(3)	एसपीएम प्रचालनों के लिए टगों हेतु किराया प्रभार	दर प्रति टग अथवा उसका भाग	606.56	16645.00
(4)	एसपीएम में कच्चे तेल पर घाटशुल्क	दर प्रति मी.ट.	25.00	25.00

3.2. एसपीएम के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते हुए उक्त आदेश के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने पत्र सं पीटी/एफआईएन/आरईवी/एसओआर/एसपीएम/2013-14 दिनांक 4 अगस्त, 2014 द्वारा निवेदन किए थे। एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 अगस्त, 2014 में किए गए प्रमुख निवेदनों का सार नीचे दिया गया है:-

- (i). एसपीएम सुविधा के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते हुए उपर्युक्त आदेश एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव और एमआरपीएल द्वारा प्रेषित पत्र की पुष्टि में नहीं है। एनएमपीटी ने एसपीएम सुविधा में पोतों के प्रहस्तन के लिए अस्थायी आधार पर समग्र कोचीन पत्तन न्यास दरों के अंगीकरण के लिए अनुमोदन की मांग करने वाला प्रस्ताव दाखिल किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए आदेशों में, पत्तन देयताओं के लिए दर अ.डा. 0.377 प्रति जीआरटी की दर से सीओपीटी पत्तन देयताओं को अंगीकृत करते हुए प्रस्तावित दरों की बजाय एनएमपीटी के दरमान में यथा प्रचलित अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी की दर से निर्धारित की गई है।
- (ii). एनएमपीटी की पत्तन देयताओं की दर 2006 से संशोधित नहीं की गई है। एनएमपीटी ने एसपीएम प्रचालनों के लिए विस्तृत गणनाओं के साथ एक संशोधित प्रस्ताव पत्र दिनांक 21 जुलाई, 2014 द्वारा प्राधिकरण को भेजा था। एनएमपीटी का संशोधित प्रस्ताव एसपीएम सुविधा के लिए दरों के अनुमोदन की मांग करता है जोकि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अस्थायी दरों से उच्चतर हैं। प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अस्थायी दरें एसपीएम में पोत संबंधित प्रचालनों के लिए पक्षों को किए गए कुछ धनवापसियों के परिणामस्वरूप है।
- (iii). उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एनएमपीटी ने आदेशों की समीक्षा करने और अंतिम दरें निर्धारित किए जाने तक सीओपीटी के दरमान में यथा प्रचलित पत्तन देयताओं के लिए दरों को दोबारा लागू करते हुए समग्र रूप से अस्थायी रूप से सीओपीटी की दरों के अंगीकरण हेतु अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है। पत्तन ने भी एसपीएम गतिविधियों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई अंतिम दरों के बाद ही किसी राशि की वापसी का प्रस्ताव किया था।

3.3. इस संबंध में, यह स्पष्ट किया गया है कि एनएमपीटी ने एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल करते समय कोचीन पत्तन न्यास के दरमानों में यथा निर्धारित पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया था। एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित करते हुए आदेश पारित करते समय एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में यथा निर्धारित पत्तन देयताएं निर्धारित करने का कारण आदेश दिनांक 20 मई, 2014 के पैरा 4.6 में इस प्राधिकरण द्वारा विस्तार से दिया गया है। उक्त आदेश का प्रासंगिक सार नीचे दोबारा प्रस्तुत किया गया है:-

“4.6. एनएमपीटी ने सीओपीटी के मौजूदा दरमानों में निर्धारित पत्तन देयताओं के अनुसार विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 0.377 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश की पत्तन देयताएं अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन देयताएं पत्तन में पोत के प्रवेश के लिए शुल्क हैं। सीओपीटी में, एसबीएम में कच्चे तेल के टैंकरों के लिए पत्तन देयताएं बर्थों में टैंकर पोतों हेतु पत्तन देयताओं के बराबर निर्धारित किया गया है। एनएमपीटी के मौजूदा दरमान “जलयान/स्टीमर” रूप में उल्लिखित पोतों की सभी श्रेणियों के लिए एकसमान पत्तन देयताएं निर्धारित करते हैं। चूंकि पत्तन देयता पोत के प्रवेश के लिए शुल्क हैं और सीओपीटी में अनुसरित अर्नॉलजी का अनुसरण कर रही है, इसलिए यह उपयुक्त पाया गया है कि एसपीएम पोत के लिए पत्तन देयताएं पीओएल पोतों के लिए एनएमपीटी के मौजूदा दरमान में लागू पत्तन देयताओं अर्थात् विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश और तटीय पोत के लिए रु. 2.52 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश के बराबर निर्धारित किया जाए।”

एनएमपीटी द्वारा बताए गए आधार कि उसकी पत्तन देयताएं वर्ष 2006 से संशोधित नहीं की गई हैं, इस आदेश के अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट रूप से पालन की गई हैं।

4. अस्थायी आधार पर दरों के लिए अनुमोदन की मांग करने वाले उसके पत्र दिनांक 2 अप्रैल, 2014 द्वारा अनुसरित इसके प्रस्ताव दिनांक 25 फरवरी, 2014 के बाद, एनएमपीटी ने एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दरों के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दिनांक 14 मार्च, 2014 विस्तृत लागत गणना के साथ दाखिल किया है। प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें नीचे दी गई हैं:-

क्र.सं.	मद	प्रस्तावित दरें
(i)	एसपीएम में प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार	रु. 62.25/- प्रति जीआरटी
(ii)	पोत संबंधित प्रभार	
(क).	पाइलटेज प्रभार	(क). 30,000 तक जीआरटी (ख). 30,001 से 60,0000 (ग). 60,001 और अधिक अ.डा. 0.611 प्रति जीआरटी
(ख).	पुल बैक टग किराया प्रभार	@ अ.डा. 2,098 प्रति घंटा
(ग).	पत्तन देयताएं	@ अ.डा. 0.377 प्रति जीआरटी
(घ).	पोत रोकने का प्रभार	(i) 1800 बजे तथा 06 बजे के बीच पाइलटेज के लिए 0600 घंटों के नोटिस के बीच पाइलटेज के लिए 2 घंटे से कम के नोटिस के साथ पाइलट की सेवाओं के लिए मांगपत्र के रद्दीकरण हेतु = अ.डा. 75 (ii) इस समय से आगे 30 मिनट से अधिक के लिए किसी स्टीमर द्वारा पाइलट को रोकने के लिए जिसके लिए मांग की गई थी (क) प्रथम घंटा अथवा उसके भाग के लिए = अ.डा. 37.50 (ख) उसके बाद के प्रत्येक घंटे अथवा उसके भाग के लिए = अ.डा. 31.25
तटीय पोतों के लिए तदनुकूपी दर सेवा के प्रावधान के समय यथा मौजूद विनियम दर पर उपर्युक्त प्रस्तावित विदेशी दर के 60 प्रतिशत पर परिगणित किया जाएगा।		

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के प्रस्ताव की प्रति संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 जुलाई, 2014 द्वारा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

6.1. एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 जुलाई, 2014 द्वारा संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया था। एनएमपीटी ने भी बताया था कि एसपीएम प्रचालन 29 अगस्त, 2013 से शुरू किए गए हैं और इसलिए इसने अनुरोध किया है कि प्रस्ताव 29 अगस्त, 2013 से प्रभावी होगा। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई, 2014 के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

(i). घाटशुल्क प्रभार:

एनएमपीटी ने प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार वसूल करते हुए कच्चा तेल प्रचालन को एसपीएम में स्थानांतरित किए जाने की वजह से हुए राजस्व नुकसान की भरपाई का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार एसपीएम में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो से विभाजित करते हुए कच्चे तेल के लिए रु. 51.8/मी.ट. की मौजूदा घाटशुल्क दर पर परिगणित पत्तन को राजस्व नुकसान के आधार पर निर्धारित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित घाटशुल्क दर उपभोग नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	
(i).	2012-13 के लिए बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कच्चा तेल (एमएमटी में)	14.22
(ii).	रु. 51.80/मी.ट. की दर से संशोधित लागत दर पर मान्यता प्राप्त राजस्व	73.66
(iii).	2013-14 में बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कच्चे तेल की मात्रा (एमएमटी में)	8.00
(iv).	एसपीएम के लेखा पर बर्थों में अनुगामी मात्रा (i)-(iii) (एमएमटी में)	6.22
(v).	अनुगामी राजस्व (iv) X दर रु. में/मी.ट. (करोड़ों में)	32.22
(vi).	एसपीएम में प्रहस्तित किए जाने वाले कच्चे तेल की प्रस्तावित मात्रा (एमएमटी में)	7.00
(vii).	एसपीएम गतिविधि के लिए प्रभारित की जाने वाली न्यूनतम दर प्रति मी.ट. (v)/(vi) (रु. में)	46.03

(ii). पोत संबंधित प्रभार:

- (1). पत्तन ने उत्पादक टग घंटों के आधार पर पाइलटेंज और पुल बैक प्रचालनों से निर्धारित लागत और टगों की परिवर्तनीय ईंधन लागत वसूल करने का प्रस्ताव किया है।
- (2). निर्धारित लागत में 365 दिनों के लिए रु. 2.34 लाख प्रति टग प्रतिदिन की दर से दो टगों के लिए किराया प्रभार और अनुरक्षण निकर्षण, टगों, बायों और मूरिंग लांचों का अनुरक्षण, मरीन विभाग का वेतन और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय (एमजीए) की हिस्सेदारी शामिल करते हुए प्रभाजित उपरिव्यय शामिल हैं।
- (3). परिवर्तनीय लागत में ईंधन लागत जोकि मरीन विभाग से प्राप्त किए गए 1410 लिटर प्रति घंटा की दर से टग के ईंधन उपभोग के आधार पर निर्धारित की गई है, शामिल है।
- (4). उपर्युक्त के अलावा, पत्तन ने कुल लागत पर पहुंचने के लिए समानुपातिक मूल्यहास, पालइटेज प्रभार और 16 प्रतिशत की दर से समानुपातिक प्रतिलाभ पर विचार किया है। समग्र पत्तन प्रचालनों के लिए एसपीएम प्रचालनों का समानुपात 13 प्रतिशत परिगणित होता है। यह प्रतिशत उपरिव्यय व्ययों, मूल्यहास, पाइलट वेतन और आरओसीई गणना को प्रभाजित करने के लिए लागू किया गया है।
- (5). पत्तन ने वर्ष 2013-14 के लिए कैपिटल निकर्षण जैसी परिसंपत्तियों, टगों/पोतों/एमएल, बायों, प्रदूषण नियंत्रण, वीटीएमएस और सिग्नल स्टेशन पर मूल्यहास पर विचार किया है और उसका 13 प्रतिशत एसपीएम प्रचालनों में प्रभाजित किया है।
- (6). पाइलटेंज प्रभारों में संविदा आधार पर तैनात किए गए पाइलटों को देय करार प्रभारों को शामिल किया गया है।
- (7). टगों जैसी परिसंपत्तियों, वीटीएमएस, प्रदूषण नियंत्रण, आदि के डब्ल्यूडीवी पर 31 मार्च, 2014 को 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ रु. 4586.18 लाख परिकलित किया गया है। एनएमपीटी ने उक्त प्रतिलाभ का 13 प्रतिशत एसपीएम प्रचालनों में प्रभाजित किया है।
- (8). गणना के लिए सुविचारित औसत अमेरिकी डॉलर दर रु. 1 अ.डा. = रु. 61 है।
- (9). वर्तमान में, पत्तन एसपीएम प्रचालनों के लिए विशेष रूप से 2 टग तैनात कर रहा है। एसपीएम सुविधाएं पत्तन की आधार लाइन से 17 कि.मी. पर स्थित है। पोत प्रचालनों के पूरा होने के बाद पोत को छोड़े (अनमूर किए जाने) तक मूरिंग के बाद पोत स्टेशनरी को बनाए रखने के लिए एक 50 टन बोलाई पुल टग मदर पोत (पुल बैक) को खींचना जारी रखेगा। इसके लिए जाने में लगभग डेढ़ घंटे से अधिक का समय लगेगा और मूरिंग प्रचालन पूरा करने के बाद वापसी में भी डेढ़ घंटे का समय लगेगा।
- (10). दूसरा टग 50 टन बोलाई पुल 2 पाइलट, एमआरपीएल/एसपीएम प्रचालन एजेंसी कार्मिक, सीमाशुल्क कर्मचारी, आब्रजन अधिकारी, स्वास्थ्य अधिकारी, जलयान के एजेंट, सीआईएसएफ सुरक्षा व्यक्तियों को लेते हुए उपयोग किया जाता है। यह टग मदर पोत के मूरिंग में सहायता करती है। एक बार जब मदर पोत एसपीएम से बांध दिया जाता है और होस से जोड़ दिया जाता है तो यह तट पर उपर्युक्त कर्मचारियों के साथ वापिस आते हैं।
- (11). एसपीएम प्रचालनों के लिए दो पाइलट तैनात किए जाते हैं। एक पाइलट एक टग में स्थायी तौर पर स्टेशन किया जाता है जोकि पुलबैक प्रचालनों में शामिल है और सम्पूर्ण एसपीएम प्रचालनों के पूरा होने तथा पोत उतराई तक रहता है।

6.2. इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 20 मई, 2014 द्वारा अस्थायी रूप से अनुमोदित दरों के साथ-साथ प्रस्तावित प्रारंभिक दरों के साथ संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	मद	एनएमपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 14 मार्च, 2014 में प्रस्तावित दरें	प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 20 मई, 2014 द्वारा अनुमोदित अस्थायी दरें (पत्तन देयताओं के सिवाय एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित सीओपीटी दरों के आधार पर)		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई, 2014		
(i).	घाटशुल्क प्रभार	रु. 62.25 प्रति जीआरटी	विदेशी	तटीय	विदेशी		
			रु. 25.00 प्रति मी.ट.	रु. 25 प्रति मी.ट.	रु. 46.03 प्रति जीआरटी		
(ii).	पोत संबंधित प्रभार						
	(क).	पाइलटेज प्रभार	अ.डा. 0.611 प्रति जीआरटी	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	(क). 30,000 जीआरटी तक	अ.डा. 0.4259 प्रति जीआरटी		रु. 11.69 प्रति जीआरटी	अ.डा. 1.92 न्यूनतम अ.डा. 5760 प्रति जीआरटी के अधीन	रु. 70.21 प्रति जीआरटी न्यूनतम रु. 210360/- के अधीन	
					(ख). 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ.डा. 57600 + अ.डा. 1.54 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु. 2106300 + रु. 56.37 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
					(ग). 60,001 जीआरटी और अधिक	अ.डा. 103800 + अ.डा. 1.36 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 3795600 + रु. 49.66 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक
	(ख).		पुल बैक टग किराया प्रभार		अ.डा. 2,098 प्रति घंटा	अ.डा. 606.56 प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग	रु. 16645.00 प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग
	(ग).	पत्तन देयताएं	अ.डा. 0.377 प्रति जीआरटी	अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी	रु. 2.32 प्रति जीआरटी	विदेशी	तटीय
						@ अ.डा. 5345 प्रति टग/घंटा अ.डा. 1.57 प्रति जीआरटी	रु. 1,95,537 प्रति टग/घंटा रु. 57.55 प्रति जीआरटी
	(घ).	पोत के विराम प्रभार	(i). 1800 बजे तथा 0600 बजे के बीच पाइलटेज के लिए 0600 घंटों के नोटिस के बीच पाइलटेज के लिए 2 घंटे से कम के नोटिस के साथ पाइलट की सेवाओं के लिए मांगपत्र के रद्दीकरण हेतु = अ.डा. 75 (ii). इस समय से आगे 30 मिनट से अधिक के लिए किसी स्टीमर द्वारा पाइलट को रोकने के लिए जिसके लिए मांग की गई थी (क). प्रथम घंटा अथवा उसके भाग के लिए = अ.डा. 37.50 (ख). उसके बाद के प्रत्येक घंटे अथवा उसके भाग के लिए = अ.डा. 31.25	निर्धारित नहीं किया गया है		प्रस्तावित नहीं किया गया है	
			तटीय पोतों के लिए तदनुरूपी दर सेवा के प्रावधान के समय यथा मौजूद विनियम दर पर उपर्युक्त प्रस्तावित विदेशी दर के 60 प्रतिशत पर परिगणित किया जाएगा।				

7. एनएमपीटी से प्राप्त संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई, 2014 की प्रति हमारे पत्र दिनांक 21 अगस्त, 2014 द्वारा एमआरपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। एमआरपीएल से पत्र दिनांक 22 दिसम्बर, 2014 द्वारा प्राप्त टिप्पणियाँ हमारे पत्र दिनांक 30 दिसम्बर, 2014 द्वारा एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने 5 जनवरी, 2015 को इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई के बाद अपने पत्र दिनांक 12 फरवरी, 2015 द्वारा एमआरपीएल की टिप्पणियों पर अपने विचार भेजे थे।
- 8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 5 जनवरी, 2015 को मंगलूर में एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी, एमआरपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।
- 8.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, एनएमपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 15 जनवरी, 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था:—
- (i). एमआरपीएल ने अपनी टिप्पणियों दिनांक 22 दिसम्बर, 2014 के आधार पर महत्वपूर्ण मुद्दे उठाए थे जोकि हमारे पत्र दिनांक 30 दिसम्बर, 2014 द्वारा एनएमपीटी को अग्रेषित किया गया था। एनएमपीटी तत्काल एनएमपीटी की टिप्पणियों पर बिन्दु वार टिप्पणियाँ भेजे जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति व्यक्त की गई थी।
- (ii). एनएमपीटी एमआरपीएल की टिप्पणियों दिनांक 22 दिसम्बर, 2014 से एनएमपीटी द्वारा निकाले गए बिन्दुओं की जांच करे और इसके पुनर्विचार करे तथा संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे। यथा सहमत, एनएमपीटी इस प्राधिकरण को संशोधित प्रस्ताव 20 जनवरी, 2015 तक अग्रेषित करें और साथ के साथ उसकी एक प्रति एमआरपीएल और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित करें कि इस प्राधिकरण और एनएमपीटी को उसके पांच दिनों के भीतर अपनी टिप्पणियाँ भेजें।
- 8.3. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमआरपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन से हमारे पत्र दिनांक 15 जनवरी, 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि उसके पांच दिनों के भीतर इस प्राधिकरण और एनएमपीटी को एनएमपीटी द्वारा दाखिल (किए जाने वाले) संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियाँ भेजें।
9. संयुक्त सुनवाई में, केसीसीआई और एमएसए ने अपने पत्रों दिनांक 5 जनवरी, 2015 द्वारा अपने लिखित निवेदन पेश किए थे। एनएमपीटी ने अपने ई-मेलों दिनांक 7 मार्च, 2015 और 23 जून 2015 द्वारा उनपर अपना जवाब भेजा था।
10. 5 जनवरी, 2015 को इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई के बाद, एमआरपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 जनवरी, 2015 द्वारा अपनी और टिप्पणियाँ भेजी थीं। अपनी विशिष्ट टिप्पणियाँ भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 27 जनवरी, 2015 द्वारा एनएमपीटी को उक्त टिप्पणियाँ अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 12 फरवरी, 2015 द्वारा एमआरपीएल की टिप्पणियों पर अपने विचार भेजे थे।
11. संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई, 2014 की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, कुछ बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 3 फरवरी, 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 फरवरी, 2015 और अनुवर्ती ईमेलों दिनांक 23 जून, 2015 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा प्रेषित जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर																																														
1.	<p>प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार का परिकलन:</p> <p>यह देखा गया है कि सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) में कच्चे तेल के लिए रु. 46.03 प्रति टन का प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार 29 अगस्त, 2013 से एसपीएम में वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरुआत के साथ वर्ष 2012-13 में बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित 14.22 मीट्रिक मिलियन टन (एमएमटी) से 8.00 एमएमटी कच्चे तेल की मात्रा के स्थानांतरण के लेखा पर एनएमपीटी द्वारा पूर्व निश्चित राजस्व की क्षतिपूर्ति करने के लिए निर्धारित किया गया है। इस संबंध में, एनएमपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:</p>																																															
(i).	<p>एनएमपीटी स्पष्ट करे कि कैसे बर्थ सं. 10 और 11 में राजस्व पूर्व निर्धारण के आधार पर निर्धारित प्रस्तावित घाटशुल्क दर 2005 के दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ माडल में फिट आता है। मंगलोर रिफाइनरी प्राइवेट लिमिटेड (एमआरपीएल) ने भी दिनांक 22 दिसम्बर, 2014 की अपनी टिप्पणियों में हमारे पत्र दिनांक 30 दिसम्बर, 2014 द्वारा प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एनएमपीटी को अग्रेषित किया था और संयुक्त सुनवाई में बताया था कि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क दर लागत आधारित दर नहीं है।</p>	<p>(क). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के दौरान जेट्टी सं. 10 और जेट्टी सं. 11 तथा एसपीएम सुविधा पर प्रहस्तित यातायात के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <p>कच्चा तेल आयातों/उत्पाद निर्यातों के ब्योरे</p> <p>(एमएमटी में)</p> <table><tr><th rowspan="2">वित्तीय वर्ष</th><th colspan="3">कच्चा तेल आयात</th><th colspan="3">कच्चा तेल निर्यात</th><th rowspan="2">कुल</th></tr><tr><th>जेट्टी सं. 10</th><th>जेट्टी सं. 11</th><th>एसपीएम*</th><th>जेट्टी सं. 10</th><th>जेट्टी सं. 11</th><th>एसपीएम</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>6.06</td><td>7.02</td><td>0</td><td>3.24</td><td>3.13</td><td>-</td><td>19.45</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>8.81</td><td>5.15</td><td>0</td><td>3.34</td><td>3.42</td><td>-</td><td>20.72</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>6.55</td><td>3.29</td><td>5.05</td><td>2.89</td><td>4.61</td><td>-</td><td>22.39</td></tr><tr><td>2014-15 (जनवरी 2015 तक)</td><td>2.31</td><td>1.85</td><td>7.63</td><td>2.05</td><td>3.31</td><td>-</td><td>17.15</td></tr></table> <p>● एसपीएम प्रचालन 28/8/2013 से शुरू हुए थे।</p>	वित्तीय वर्ष	कच्चा तेल आयात			कच्चा तेल निर्यात			कुल	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम*	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	2011-12	6.06	7.02	0	3.24	3.13	-	19.45	2012-13	8.81	5.15	0	3.34	3.42	-	20.72	2013-14	6.55	3.29	5.05	2.89	4.61	-	22.39	2014-15 (जनवरी 2015 तक)	2.31	1.85	7.63	2.05	3.31	-	17.15
वित्तीय वर्ष	कच्चा तेल आयात			कच्चा तेल निर्यात			कुल																																									
	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम*	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम																																										
2011-12	6.06	7.02	0	3.24	3.13	-	19.45																																									
2012-13	8.81	5.15	0	3.34	3.42	-	20.72																																									
2013-14	6.55	3.29	5.05	2.89	4.61	-	22.39																																									
2014-15 (जनवरी 2015 तक)	2.31	1.85	7.63	2.05	3.31	-	17.15																																									

(ख). पोतों की संख्या का विवरण

(एमएमटी में)

वित्तीय वर्ष	कच्चा तेल आयात			कच्चा तेल निर्यात			कुल
	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	
2011-12	73	85	-	76	86	-	320
2012-13	107	66	-	59	112	-	344
2013-14	81	39	38	58	94	-	310
2014-15 (जनवरी 2015 तक)	30	24	55	44	71	-	224

(ग). एसपीएम प्रचालनों के बाद कच्चे तेल के आयातों का विवरण

(एमएमटी में)

वित्तीय वर्ष	कच्चे तेल के आयात		
	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम
2012-13	8.81	5.15	0
2013-14	6.55	3.29	5.05
2014-15 (जनवरी 2015 तक)	2.31	1.85	7.63

(घ). उपर्युक्त विवरणों से यह देखा जा सकता है कि समर्पित तेल जेट्टी सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कार्गो की कुल मात्रा और पोतों की संख्या 28-08-2013 से एसपीएम प्रचालनों की शुरुआत की वजह से काफी गिरी है।

(ङ). एसपीएम परिचालनों की अनुमति देने का समग्र आइडिया पत्तन पर आने वाले यातायात को बढ़ावा देना था और जेट्टी सं. 11 एवं 11 से एसपीएम जेट्टी के दो समर्पित तेल बर्थों से यातायात का विपथन नहीं था। एसपीएम प्रचालन अगस्त 2013 के अंत में शुरू हुए थे। अगस्त 2013 से जनवरी 2015 के बीच एसपीएम सुविधा में कच्चा तेल आयात प्रहस्तन निम्नवत् है:

(एमएमटी में)

वर्ष	पोतों की सं.	एसपीएम में प्रहस्तित मात्रा
2013-14	38	5.05
2014-15 (जनवरी 2015 तक)	55	7.63

(च). एसपीएम प्रचालन तब शुरू हुए थे जब 1-4-2012 से 31-3-2015 का पत्तन प्रशुल्क चक्र प्रभावी था।

(छ). यह महसूस किया गया है कि पत्तन को कार्गो खोना समाप्त नहीं करना चाहिए जिसका उसने अनुमान गया है कि तेल बर्थ सं. 10 और 11 पर पहुंचता रहेगा परन्तु एसपीएम जेट्टी को विपथन पर समाप्त होगा। इसलिए, पूर्वगामी मुख्य तेल बर्थों सं. 10 और 11 में घाटशुल्क का औचित्य एसपीएम सुविधा में प्रशुल्क दरों पर पहुंचने में गणनाओं के लिए अंगीकृत किया गया है।

(ज). वर्ष 2010 में पत्तन प्रस्ताव में पूर्वानुमानित यातायात जो प्रशुल्क चक्र 2012 से 2015 के लिए टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/19/2011-एनएमपीटी दिनांक 27-02-2012 द्वारा अधिसूचित किया गया था जोकि निम्नवत् है:-

कच्चे तेल सहित पीओएल

(एमएमटी में)

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
तटीय (एमआरपीएल)	3.86	3.88	4.33	4.38
विदेशी (एमआरपीएल)	15.49	17.05	18.95	21.76
	19.35	20.93	23.28	26.14

		(i). जेट्टी सं. 10 और जेट्टी सं. 11 से संबंधित तीन वर्षों 2011-12, 2012-13, 2013-14 के लिए विस्तृत लागत पत्रक उक्त वर्षों के लिए लेखापरीक्षित लेखों से परिगणित किए गए हैं। सारबद्ध स्थिति अनुबंध 'क' में दी गई है। यह देखा जा सकता है कि औसत घाटशुल्क दर रु 59.22/टन से रु 61.43/टन के बीच है। तीन वर्षों के लिए औसत घाटशुल्क दर रु 59.06/टन है।																							
(ii).	एसपीएम में ऑफर की गई सेवाओं की लागत के संदर्भ में और एसपीएम प्रचालनों से घाटशुल्क गतिविधि के लिए लागत विवरण में प्रदर्शित समग्र अधिशेष स्थिति के संदर्भ में भी प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं जो यह दर्शाती है कि इस गतिविधि के लिए पत्तन द्वारा कोई व्यय नहीं किया गया है।	एनएमपीटी द्वारा कोई उत्तर नहीं भेजा गया है।																							
(iii).	उपर्युक्त 1(i) में दिए गए बिन्दु के बावजूद, घाटशुल्क दर परिकलन को देखने पर, यह देखा गया है कि अगस्त 2013 से एसपीएम प्रचालन के शुरू होने के मद्देनजर एनएमपीटी ने वर्ष 2012-13 में बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित 14.22 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) से कम 8.00 एमएमटी प्रतिवर्ष पर विचार किया है। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि क्या कच्चे तेल से इतर कोई कार्गो जैसे पीओएल उत्पाद अथवा कोई अन्य लिक्विड कार्गो आदि इन दो बर्थों पर प्रहस्तित किए जाते हैं। यदि हां तो इसे भी घाटशुल्क परिकलन में लिया जाना चाहिए। संयोगवश, एमआरपीएल ने भी अपनी टिप्पणियों दिनांक 22 दिसम्बर 2014 जो एनएमपीटी को अग्रप्रेषित की गई थी में इस बिन्दु को उठाया है। इसके अलावा, एमआरपीएल ने यह भी कहा है कि रिफाइनरी की अतिरिक्त क्षमता के साथ, निर्यात मात्रा बढ़ने की संभावना है जिसे घाटशुल्क गणना में नहीं लिया गया है। एनएमपीटी को घाटशुल्क परिकलन में इस पहलु पर विचार करना चाहिए।	(क). तीन वर्षों की औसत घाटशुल्क दर के आधार पर और पूर्वगामी राजस्व के आधार पर प्रस्तावित घाटशुल्क दर/टन का विस्तृत परिकलन रु 35/मी.ट. है। (ख). यदि रु 59.06/मी.ट. की पिछले तीन वर्षों की औसत घाटशुल्क दर/मी.ट. की बजाय घाटशुल्क हेतु टीएमपी अधिसूचित दर रु. 51.80/मी.ट. पर विचार किया जाता है तो बर्थ सं. 10 और 11 में पूर्वगामी राजस्व की अपेक्षा रु 21.34 करोड़ है और पूर्वगामी राजस्व पर आधारित प्रस्तावित घाटशुल्क दर रु 31/मी.ट. होती है। (ग). यह दर वर्ष 2012-13 के दौरान तेल बर्थों 10 और 11 पर प्रहस्तित 13.96 एमएमटी कच्चे तेल पर आधारित है जब एसपीएम प्रचालन शुरू नहीं हुए थे। वर्ष 2013-14 में बर्थ सं. 10 एवं 11 पर प्रहस्तित कच्चे तेल की मात्रा 9.84 एमएमटी थी जो गिरकर 4.12 एमएमटी के प्रहस्तित कच्चे तेल पर पहुंच गई थी। (घ). मै. एमआरपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दु पर, यह बताया गया है कि कच्चे तेल उत्पादों की निर्यात मात्रा तेल जेट्टियों 10 और 11 पर प्रहस्तित की गई है और एसपीएम सुविधा पर प्रहस्तित नहीं की गई है। इसलिए कच्चे तेल के उत्पादों की निर्यात मात्रा जेट्टी सं. 10 और 11 के लिए सुविचारित की गई है और एसपीएम सुविधा के लिए सुविचारित नहीं की गई है।																							
(iv).	कृपया वर्ष 2013-14 के दौरान बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कुल यातायात कार्गो-वार ब्रेकअप और ऐसे प्रहस्तन से अर्जित वास्तविक कुल आय के साथ भेजें। एमआरपीएल अपनी टिप्पणियों दिनांक 22 दिसम्बर 2014 के क्र.सं. 10 पर घाटशुल्क परिकलन में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित यातायात आंकड़े पर सहमत नहीं था। एनएमपीटी से अनुरोध है कि वह इस संबंध में अपने पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2014 में एमआरपीएल द्वारा कही गई बात को सामने आकर संबोधित करें।	वर्ष 2013-14 के दौरान बर्थ सं. 10 और 11 एवं एसपीएम पर प्रहस्तित कुल यातायात के ब्योरे प्रश्न (1) के लिए हमारे जवाब में पहले से दिए गए हैं। ऐसे प्रहस्तन से अर्जित तदनुसूची आय नीचे दी गई है-<u>ख</u> (रुपय करोड़ों में) <table><tr><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="3">आयात</th><th colspan="4">निर्यात</th></tr><tr><th>जेट्टी सं. 10</th><th>जेट्टी सं. 11</th><th>एसपीएम</th><th>जेट्टी सं. 10</th><th>जेट्टी सं. 11</th><th>एसपीएम</th><th>कुल</th></tr><tr><td>2013-14 (आय)</td><td>3.93</td><td>17.04</td><td>12.63 @ ₹25/-</td><td>14.97</td><td>23.88</td><td>---</td><td>102.45</td></tr></table>	वर्ष	आयात			निर्यात				जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	कुल	2013-14 (आय)	3.93	17.04	12.63 @ ₹25/-	14.97	23.88	---	102.45
वर्ष	आयात			निर्यात																					
	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	जेट्टी सं. 10	जेट्टी सं. 11	एसपीएम	कुल																		
2013-14 (आय)	3.93	17.04	12.63 @ ₹25/-	14.97	23.88	---	102.45																		
(v).	उपर्युक्त टिप्पणियों के आलोक में, एनएमपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित घाटशुल्क दर की समीक्षा करें।	पहले निर्धारित रु 46.03/मी.ट. की प्रस्तावित घाटशुल्क दर/मी.ट. की समीक्षा की गई है और पुर्नगणना की गई है तथा यह रु 35/मी.ट. होता है।																							
(vi).	कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में बीपीसीएल-कोच्चि रिफाइनरी द्वारा प्रचालित एसपीएम के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर रु 25 प्रति टन है जोकि संबद्ध पक्षों के बीच परस्पर सहमत दर है। यही घाटशुल्क दर एनएमपीटी के लिए भी इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 द्वारा अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में अनुमोदित की गई है। एनएमपीटी प्रस्तावित घाटशुल्क दर जोकि एनएमपीटी में एसपीएम के लिए अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क से काफी भिन्न (अर्थात् उच्चतर है) है, का औचित्य बताएं।	प्रशुल्क चक्र 2012 से 2015 के तीन वर्षों के लिए परिगणित विस्तृत लागत पत्रकों के मद्देनजर, टीएमपी से अनुरोध है कि रु 25/मी.ट. जोकि सीओपीटी एसपीएम घाटशुल्क दर पर आधारित थी, की पूर्व निर्धारित अंतरिम दर की बजाय रु 35/मी.टी. की दर से एसपीएम के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित करें। जैसाकि उपर्युक्त तथ्यों से देखा जा सकता है कि, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 35/मी.ट. की घाटशुल्क दर कार्गो को लेते हुए उचित है जोकि वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान पूर्वगामी रही है।																							
(vii).	एनएमपीटी से अनुरोध है कि एसपीएम के लिए घाटशुल्क दर के रूप में रु 25 प्रति मी.ट. निर्धारित करने के लिए अपने दिनांक 22 दिसम्बर 2014 के बिन्दु सं. 13 पर एमआरपीएल द्वारा दिए गए सुझाव पर अपनी टिप्पणियां भेजे।																								

2.	प्रस्तावित पोत-संबंधित प्रभारों का परिकलन:																														
(i).	<p>एसपीएम पर प्रहस्तित पोतों का जीआरटी अगस्त 2013 से मार्च 2014 (अर्थात् 8 माह) के लिए सुविचारित किया गया है। एसपीएम पर पोत यातायात अगस्त 2013 से जून 2014 (अर्थात् 11 महीने) तक और 12 महीनों के लिए एक्स्ट्रापोलेटिड के लिए प्रहस्तित पोतों के आधार पर विचार किया गया है। एमआरपीएल ने संयुक्त सुनवाई में निवेदन किया था कि उसने एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 55 पोतों की बजाय एसपीएम में प्रहस्तित 71 पोतों पर विचार किया है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि पोत यातायात पर एमआरपीएल द्वारा कही गई बात की जांच करें और यातायात परिकलन में जरूरी संशोधन करें। चूंकि एसपीएम एक वर्ष से अधिक के लिए पहले से प्रचालन में है, इसलिए एनएमपीटी पिछले एक वर्ष के लिए एसपीएम में प्रहस्तित वास्तविक पोत यातायात के संदर्भ में पोत यातायात और जीआरटी के अद्यतन पर विचार करे।</p>	<p>मै0 एमआरपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दु कि एसपीएम प्रचालन क्षेत्र में 55 पोतों की बजाय 71 पोतों का प्रहस्तन करने की संभावना है, तथ्यपरक नहीं है। दो वर्षों के लिए एसपीएम प्रचालनों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <p style="text-align: right;">(मी.ट. में)</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>पोतों की सं.</th><th>एसपीएम में प्रहस्तित मात्रा</th></tr><tr><td>2013-14</td><td>38</td><td>5.05</td></tr><tr><td>2014-15 (जनवरी 2015 तक)</td><td>55</td><td>7.63</td></tr></table> <p>विवरण में दर्शाए गए रुझान से यह देखा जा सकता है कि वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन को एसपीएम में 71 पोतों के प्रहस्तन की संभावना दिखाई नहीं देती है जैसाकि मै0 एमआरपीएल द्वारा दर्शाया गया है। वास्तव में, मै0 एमआरपीएल के मामले में जेट्टी सं. 10 एवं 11 में प्रहस्तित कुल कार्गो और एसपीएम प्रचालनों में 1.5 एमएमटी की कमी आई है। संशोधित/उन्नत प्रस्ताव में, एसपीएम में प्रहस्तित पोतों की संख्या निम्नवत् सुविचारित की गई है:-</p> <p>एसपीएम गणना पत्रक – पोत संबंधित प्रभार</p> <table><tr><th>पोत आकार</th><th>एएफआरएएमए एक्स</th><th>वीएलसीसी</th><th>सुऐजमाज</th><th>कुल</th></tr><tr><td>औसत जीआरटी (मी.ट.)</td><td>58,000</td><td>150,000</td><td>80,000</td><td>288,000</td></tr><tr><td>पोतों की सं.</td><td>9</td><td>1</td><td>50</td><td>60</td></tr><tr><td>कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.]</td><td>522,000</td><td>150,000</td><td>4,000,000</td><td>4,672,000</td></tr></table>	वर्ष	पोतों की सं.	एसपीएम में प्रहस्तित मात्रा	2013-14	38	5.05	2014-15 (जनवरी 2015 तक)	55	7.63	पोत आकार	एएफआरएएमए एक्स	वीएलसीसी	सुऐजमाज	कुल	औसत जीआरटी (मी.ट.)	58,000	150,000	80,000	288,000	पोतों की सं.	9	1	50	60	कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672,000
वर्ष	पोतों की सं.	एसपीएम में प्रहस्तित मात्रा																													
2013-14	38	5.05																													
2014-15 (जनवरी 2015 तक)	55	7.63																													
पोत आकार	एएफआरएएमए एक्स	वीएलसीसी	सुऐजमाज	कुल																											
औसत जीआरटी (मी.ट.)	58,000	150,000	80,000	288,000																											
पोतों की सं.	9	1	50	60																											
कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672,000																											
(ii).	<p>पोत संबंधित प्रभारों के लिए गणना पत्रक में, पत्तन ने बर्थिंग के लिए कुल 12 घंटे अर्थात् 6 घंटे प्रति टग लिए हैं। संयुक्त सुनवाई में, एमआरपीएल ने बताया है कि इसके अनुभव के अनुसार बर्थिंग के लिए कुल 9 घंटे अपेक्षित हैं। कृपया एमआरपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दु की जांच करें और, यदि आवश्यक हो तो, प्रस्ताव संशोधित करें।</p>	<p>अपने पत्रों दिनांक 22 दिसम्बर 2014 और 22 जनवरी 2015 द्वारा पोत संबंधित प्रचालनों से संबंधित मै0 एमआरपीएल द्वारा की गई विभिन्न टिप्पणियों को देखा गया है और ध्यान में रखा गया है। की गई टिप्पणियों पर मरीन विभाग के साथ विस्तार से चर्चा की गई है और गणनाएं परिवर्तित/संशोधित की गई हैं जहां कहीं जरूरी समझा गया है, जैसाकि नीचे दिया गया है:</p> <p>पुरानी गणना – पाइलटज समय:</p> <p style="text-align: right;">(घंटों में)</p> <table><tr><th>बर्थिंग समय</th><th>अबर्थिंग समय</th></tr><tr><td>12</td><td>10</td></tr><tr><td>6घंटेx2टग</td><td>5घंटेx2टग</td></tr></table> <p>संशोधित/परिवर्तित प्रस्ताव – पाइलटज समय:</p> <table><tr><th>बर्थिंग समय</th><th>अबर्थिंग समय</th></tr><tr><td>10</td><td>3</td></tr><tr><td>5घंटेx2टग</td><td>3घंटेx1टग</td></tr></table> <p>संशोधित गणनाओं के ब्योरे इस पत्र के साथ संलग्न किए गए हैं।</p>	बर्थिंग समय	अबर्थिंग समय	12	10	6घंटेx2टग	5घंटेx2टग	बर्थिंग समय	अबर्थिंग समय	10	3	5घंटेx2टग	3घंटेx1टग																	
बर्थिंग समय	अबर्थिंग समय																														
12	10																														
6घंटेx2टग	5घंटेx2टग																														
बर्थिंग समय	अबर्थिंग समय																														
10	3																														
5घंटेx2टग	3घंटेx1टग																														
(iii).	टग-किराया प्रभार:																														
(क)	<p>(i). कृपया रु0 2.34 लाख/दिन/टग, टैक्स और ईंधन लागत अतिरिक्त, की दर से अनुमानित टगों के किराया प्रभारों को प्रमाणित करने के लिए 50 टन बोलाई पुल की दो टगों को किराये पर लेने के लिए एनएमपीटी द्वारा किए गए करार की प्रति भेजें। कृपया पुष्टि करें कि एनएमपीटी द्वारा अवार्ड किया गया किराया करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया पर आधारित है।</p>	<p>50 टन बोलाई पुल की 2 टग किराये पर लेने के लिए कार्य आदेश की प्रति इस पत्र के साथ संलग्न की गई है। यह पुष्टि की गई है कि यह करार सीवीसी दिशानिर्देशों के अनुसार सामान्य प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद अवार्ड की गई है।</p>																													
	<p>(ii). एनएमपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 14 मार्च 2014 में लागत पत्रक में रु0 1.98 लाख प्रति टग प्रति दिन के निम्नतर स्तर पर टग किराया प्रभारों पर विचार किया था। अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2014 में रु0 2.34 लाख की</p>	<p>मै0 एमआरपीएल और टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणियों को देखा गया है और प्रस्ताव तदनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में टग किराया प्रभार रु0 2,08,000/दिन/प्रति टग लिए गए हैं। उक्त किराया प्रभार सेवा कर और ईंधन लागत के अलावा हैं।</p>																													

	दर से किराया प्रभार पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।																																																																																						
(ख).	कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) ने हाल ही में ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया है जिसमें 50 टन बीपी टग के लिए रु0 2 लाख/दिन/टग, ईंधन लागत अतिरिक्त, की दर से टग किराया प्रभार अनुमानित किया गया है। शुष्क बल्क टर्मिनल टग किराया प्रभार के लिए मरीन सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा दाखिल किए गए दूसरे प्रस्ताव में, किराया प्रभार 55 टन बीपी के लिए रु0 1.775 लाख/दिन/टग, ईंधन लागत अतिरिक्त, पर अनुमानित किया गया है। रु0 2.34 लाख प्रतिदिन प्रति 50 टन बोलार्ड पुल की दर, ईंधन अतिरिक्त, से टग किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए कारणों का औचित्य बताएं जोकि अन्य महापत्तनों में अनुमानित टग किराया प्रभारों की तुलना में उच्चतर पाया गया है।	केओपीटी और केपीटी से संबंधित टीएमपी द्वारा दी गई सूचना देखी गई है। संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के आधार पर डाटा के अनुसार पत्तन द्वारा रु0 2,08,000/प्रति दिन/टग, सेवा कर एवं ईंधन लागत अतिरिक्त, की दर से पत्तन द्वारा किराये पर ली गई 50 टन बोलार्ड पुल टगों के लिए दरों को लिया है।																																																																																					
(ग).	(i). एसपीएम प्रचालन के लिए किराये पर लिए जाने हेतु प्रस्तावित दो टगों द्वारा कुल उत्पादक घंटे 2473 घंटे प्रतिवर्ष अनुमानित किए गए हैं। एनएमपीटी पुष्टि करे कि क्या एसपीएम के लिए किराये पर लिए जाने हेतु प्रस्तावित दो टगों का एसपीएम प्रचालनों के लिए पूरी तरह उपयोग किया जाएगा। यदि नहीं, तो एनएमपीटी को यह पता लगाना चाहिए कि क्या पत्तन प्रचालनों के लिए इन टगों का उपयोग किए जाने की संभावना है और यदि हाँ, तो प्रशुल्क परिकलन में उसका प्रभाव (टगों के किराया प्रभारों का समानुपातिक हिस्सा उस सीमा तक कम किया जा सकता है)।	<p>टग उत्पादक घंटों से संबंधित मै0 एमआरपीएल द्वारा की गई टिप्पणियों को देखा गया है और गणनाएं तदनुसार परिवर्तित/संशोधित की गई हैं।</p> <p>(क). पुराना प्रस्ताव</p> <p>एसपीएम गणना पत्रक – पोत संबंधित प्रभार</p> <table><tr><th>पोत आकार</th><th>एएफआरएमए एक्स</th><th>वीएलसीसी</th><th>सुऐजमाज</th><th>कुल</th></tr><tr><td>औसत जीआरटी (मी.ट.)</td><td>58000</td><td>150000</td><td>80000</td><td>288000</td></tr><tr><td>पोतों की सं.</td><td>8</td><td>1</td><td>46</td><td>55</td></tr><tr><td>कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.</td><td>464,000</td><td>150,000</td><td>3,680,000</td><td>4,294,000</td></tr></table> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>टग घंटे</th><th>पाइलटेज घंटे</th><th>पुल बैक घंटे</th><th>कुल घंटे</th></tr><tr><td>(i).</td><td>पाइलटेज के लिए</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क).</td><td>बर्थिंग</td><td>12</td><td>-</td><td>12</td></tr><tr><td>(ख).</td><td>अबर्थिंग</td><td>10</td><td>-</td><td>10</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>पुल बैक</td><td>-</td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क).</td><td>एएफआरएमएएक्स</td><td></td><td>16</td><td></td></tr><tr><td>(ख).</td><td>वीएलसीसी</td><td></td><td>31</td><td></td></tr><tr><td>(ग).</td><td>सुऐजमाज</td><td></td><td>24</td><td></td></tr><tr><td>(iii).</td><td>कुल घंटे</td><td>22</td><td>71</td><td>93</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>सुविचारित पोतों की सं. के लिए उत्पादक टग घंटे</td><td>1210</td><td>1263</td><td>2473</td></tr></table> <p>(च). परिवर्तित/संशोधित प्रस्ताव</p> <p>(छ). एसपीएम गणना पत्रक – पोत संबंधित प्रभार</p> <table><tr><th>पोत आकार</th><th>एएफआरएमए एक्स</th><th>वीएलसीसी</th><th>सुऐजमाज</th><th>कुल</th></tr><tr><td>औसत जीआरटी (मी.ट.)</td><td>58,000</td><td>150,000</td><td>80,000</td><td>288,000</td></tr><tr><td>पोतों की सं.</td><td>9</td><td>1</td><td>50</td><td>60</td></tr></table>	पोत आकार	एएफआरएमए एक्स	वीएलसीसी	सुऐजमाज	कुल	औसत जीआरटी (मी.ट.)	58000	150000	80000	288000	पोतों की सं.	8	1	46	55	कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.	464,000	150,000	3,680,000	4,294,000	क्र.सं.	टग घंटे	पाइलटेज घंटे	पुल बैक घंटे	कुल घंटे	(i).	पाइलटेज के लिए				(क).	बर्थिंग	12	-	12	(ख).	अबर्थिंग	10	-	10	(ii).	पुल बैक	-			(क).	एएफआरएमएएक्स		16		(ख).	वीएलसीसी		31		(ग).	सुऐजमाज		24		(iii).	कुल घंटे	22	71	93	(iv).	सुविचारित पोतों की सं. के लिए उत्पादक टग घंटे	1210	1263	2473	पोत आकार	एएफआरएमए एक्स	वीएलसीसी	सुऐजमाज	कुल	औसत जीआरटी (मी.ट.)	58,000	150,000	80,000	288,000	पोतों की सं.	9	1	50	60
पोत आकार	एएफआरएमए एक्स	वीएलसीसी	सुऐजमाज	कुल																																																																																			
औसत जीआरटी (मी.ट.)	58000	150000	80000	288000																																																																																			
पोतों की सं.	8	1	46	55																																																																																			
कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.	464,000	150,000	3,680,000	4,294,000																																																																																			
क्र.सं.	टग घंटे	पाइलटेज घंटे	पुल बैक घंटे	कुल घंटे																																																																																			
(i).	पाइलटेज के लिए																																																																																						
(क).	बर्थिंग	12	-	12																																																																																			
(ख).	अबर्थिंग	10	-	10																																																																																			
(ii).	पुल बैक	-																																																																																					
(क).	एएफआरएमएएक्स		16																																																																																				
(ख).	वीएलसीसी		31																																																																																				
(ग).	सुऐजमाज		24																																																																																				
(iii).	कुल घंटे	22	71	93																																																																																			
(iv).	सुविचारित पोतों की सं. के लिए उत्पादक टग घंटे	1210	1263	2473																																																																																			
पोत आकार	एएफआरएमए एक्स	वीएलसीसी	सुऐजमाज	कुल																																																																																			
औसत जीआरटी (मी.ट.)	58,000	150,000	80,000	288,000																																																																																			
पोतों की सं.	9	1	50	60																																																																																			

		कुल जीआरटी (मी.ट.) [औसत जीआरटी x सं.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672.000
		क्र.सं.	टग घंटे	पाइलटेज घंटे	पुल बैक घंटे	कुल घंटे
		(i).	पाइलटेज के लिए			
		(क)	बर्थिंग	10	-	
		(ख)	अबर्थिंग	3	-	
		(ii)	पुल बैक			
		(क)	एएफआरएएमएक्स	-	17.5	
		(ख)	वीएलसीसी		32.5	
		(ग)	सुऐजमाज		25.5	
		(iii)	कुल घंटे	13	75.5	
		(iv)	सुविचारित पोतों की सं. के लिए उत्पादक टग घंटे	780	1,465	2245
	(ii). कुल उत्पादक टग घंटों में कुल उत्पादक टग घंटों के 5 प्रतिशत पर 124 टग घंटों के संवर्धन का औचित्य बताएं	उत्पादक घंटों में 5 प्रतिशत का संवर्धन गणनाओं में छोड़े गए किन्हीं उत्पादक घंटों के लिए लिया गया है।				
	(iv). उपरिव्यय व्यय:					
	(क). अनुरक्षण निकर्षण, टगों, बायों और मूरिंग लांचों के अनुरक्षण के लिए बताए गए वर्ष 2013-14 हेतु "उपरिव्यय व्यय" शीर्षक के अधीन अनुमानित रु0 44.92 करोड़ के कुल व्यय का ब्रेकअप भेजें। वर्ष 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भी भेजें और वर्ष 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित उक्त व्यय का संदर्भ दें।	उपरिव्यय व्ययों के संबंध में मै0 एमआरपीएल द्वारा उठाई गई टिप्पणियों को देखा गया है। गणनाएं परिवर्तित/संशोधित की गई हैं जिसमें प्रासंगिक उपरिव्यय अर्थात्, मरीन विभाग का वेतन, एसपीएम प्रचालनों के लिए सुविचारित किया गया है। पहले शामिल की गई अन्य मदें जैसे अनुरक्षण निकर्षण, टगों, बायों और मूरिंग लांचों का अनुरक्षण को संशोधित प्रस्ताव में बाहर रखा गया है।				
	(ख). एनएमपीटी ने एसपीएम गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत आबंटित की है। इस संबंध में, एसपीएम प्रचालनों के लिए आबंटित अनुरक्षण निकर्षण लागत के औचित्य के लिए कृपया एसपीएम में निकर्षित सिल्ट की मात्रा और पत्तन द्वारा वर्ष 2013-14 (अगस्त 2013 से) और 2014-15 (दिसम्बर 2014 तक) में प्रोद्भूत वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण व्यय भेजें।	प्रस्ताव में उपरिव्ययों के हिस्से के रूप में पहले शामिल निकर्षण का अनुरक्षण एसपीएम प्रचालनों के लिए संशोधित प्रस्ताव में अलग रखा गया है।				
	(ग). एनएमपीटी द्वारा आबंटित रु0 24 लाख के प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीए) के संबंध में, कृपया स्पष्ट करें कि कैसे एमजीए के अधीन शामिल सभी मदें एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रासंगिक हैं। एनएमपीटी इस बिन्दु को दोबारा देखे और एमजीए व्ययों के आबंटन पर उस सीमा तक विचार करें जो वे एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रासंगिक हों।					
	(घ). पत्तन ने रु0 638 लाख के उपरिव्यय व्ययों पर विचार किया है जिसमें समानुपातिक अनुरक्षण निकर्षण, टगों का अनुरक्षण, बोय और रु0 584 लाख के मूरिंग लाँच, एसपीएम गतिविधि को आबंटित मरीन विभाग का वेतन रु0 30 लाख और एसपीएम प्रचालनों के लिए उपरिव्यय व्ययों का अनुमान लगाने के लिए रु0 24 लाख के समानुपातिक एमजीए व्यय शामिल हैं। इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/34/2010-एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी 2012 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के पिछले सामान्य संशोधन में निर्धारित प्रशुल्क में उपर्युक्त मदों के अनुमानित व्ययों को पहले से लिया गया है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एसपीएम गतिविधि के लिए उपर्युक्त व्ययों के आबंटन के लिए कोई औचित्य दिखाई नहीं देता है।					
	(ङ). यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा अनुमोदित सीओपीटी में एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु, टगों के किराया प्रभार, ईंधन लागत और जल लागत के अलावा, उपरिव्यय पर विचार किया गया था जोकि	(ग), (घ), (ङ) पूर्ववर्ती प्रस्ताव में, वर्ष 2013-14 के लिए रु0 638 लाख के प्रबंधन उपरिव्ययों पर विचार किया गया था। संशोधित प्रस्ताव में, मरीन इंजीनियर्स सहित मरीन विभाग का प्रासंगिक वेतन ही 12 प्रतिशत की दर से एसपीएम प्रचालनों में आबंटित किया गया है और इसलिए प्रस्ताव में प्रभारित मरीन उपरिव्यय व्यय केवल रु0 29.00 लाख है।				

	टग किराया प्रभारों का 10 प्रतिशत था। वर्तमान मामले में, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित उपरिव्यय घटक एनएमपीटी द्वारा अनुमानित टग किराया प्रभारों का 37.3 प्रतिशत (अर्थात् 638 लाख / रु0 1708 लाख) होता है। कृपया इस संबंध में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के संदर्भ में एसपीएम प्रचालनों के लिए रु0 638 लाख के अनुमानित उपरिव्यय का औचित्य बताएं।							
(v).	ईंधन लागत:							
(क).	पत्तन ने दो टगों नामतः ओशन आइकन और ओशन ब्रिगेड तथा प्रत्येक टग के लिए डीजल जनरेटर हेतु 1410 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। कृपया दो टगों (अर्थात् औसत 705 लिटर/घंटा/टग) हेतु 1410 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	मै0 एमआरपीएल द्वारा की गई टिप्पणी को देखा गया है। मरीन विभाग के साथ इस मामले पर विस्तार से चर्चा की गई है और जहां कहीं आवश्यक था प्रस्ताव परिवर्तित/संशोधित किया गया है। ईंधन उपभोग प्रति टग प्रति घंटा 100 प्रतिशत एमसीआर पर ईंधन उपभोग के लिए उत्पादकों के डाटा के अनुसार 344.31 लिटर/घंटा प्रति इंजिन/प्रति टग पहले लिया गया था। मरीन विभाग के साथ चर्चाओं के बाद, ईंधन उपभोग 2 टगों में से प्रत्येक के लिए 2 इंजिनों हेतु संशोधित कर 176 लिटर/घंटा किया गया है। 2 टगों में से प्रत्येक में एक साथ दो इंजिन प्रचालन कर रहे हैं। इसके अलावा, दोनों टगों के प्रत्येक में डीजी सैट संस्थापित किया गया है जो 33.158 लिटर/घंटा उपभोग करता है जिसपर गणना में विचार भी किया गया है। कार्य आदेश के अनुसार संविदाकार को ईंधन पत्तन द्वारा आपूर्ति किया जाना है।						
(ख).	ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में केओपीटी द्वारा सुविचारित टगों हेतु ईंधन उपभोग 160 लिटर प्रति घंटा प्रति टग है। शुष्क बल्क टर्मिनल प्रस्ताव के लिए मरीन सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए अपने हाल ही के प्रस्ताव में केपीटी ने लगभग 170 लिटर प्रति घंटा प्रति टग पर 50 टन बोलाई पुल टगों हेतु ईंधन उपभोग दर्शाया है। सीओपीटी ने दिसम्बर 2008 में एसपीएम हेतु प्रभारों के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव में 150 लिटर प्रति घंटा प्रति टग का ईंधन उपभोग दर्शाया है। उपर्युक्त के आलोक में, समान क्षमता वाली टग के लिए एसपीएम प्रचालनों हेतु एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 705 लिटर प्रति घंटा/टग का ईंधन उपभोग उच्चतर दिखाई देता है। पिछले एक वर्ष की अवधि के दौरान एसपीएम प्रचालनों के लिए तैनात टगों के लिए वास्तविक ईंधन उपभोग के संदर्भ में परिकलन में सुविचारित ईंधन उपभोग का औचित्य बताएं। यह देखा जाए कि यह बताता पर्याप्त नहीं है कि ईंधन उपभोग पत्तन के मरीन विभाग से लिया गया है।	50 टन बोलाई टग के लिए केओपीटी, केपीटी तथा सीओपीटी में टगों के लिए ईंधन के उपभोग से संबंधित आंकड़े नोट किए गए हैं। [एनएमपीटी ने उपर्युक्त बिन्दु (v) (क) के अपने जवाब में यथा स्पष्ट किए गए ईंधन उपभोग में संशोधन किया गया है]						
(ग).	एनएमपीटी ने 2473 घंटों अर्थात् कुल टग घंटों हेतु ईंधन लागत का मूल्यांकन किया है। एमआरपीएल ने अपनी टिप्पणियों दिनांक 22 दिसम्बर 2014 में कहा था कि ईंधन लागत अनुमानन में त्रुटि है और अनुबंध-II में ईंधन लागत की गणना संशोधित की है। संयुक्त सुनवाई में भी एमआरपीएल ने दोहराया है कि ईंधन प्रभार अनुमानन में गणना की त्रुटि है और कि एनएमपीटी को कुल ईंधन उपभोग पर पहुंचने के लिए तत्संबंधी ईंधन उपभोग पर पाइलटेज और पुल बैक दोनों के लिए अलग-अलग उत्पादक घंटों पर विचार करना चाहिए। एनएमपीटी से अनुरोध है कि एमआरपीएल द्वारा उठाए गए इस बिन्दु की जांच करें और अनुमानन को सही करें यदि कोई त्रुटि पाई जाती है जैसाकि संयुक्त सुनवाई में पत्तन द्वारा सहमति व्यक्त की गई थी।	मै0 एमआरपीएल द्वारा की गई टिप्पणियों को देखा गया है। मरीन विभाग के साथ विस्तृत चर्चाओं के बाद, ईंधन उपभोग के लिए टग घंटे संशोधित किए गए हैं और कुल टग घंटे भी संशोधित किए गए हैं।						
(घ).	दो टगों के लिए कुल उत्पादक टग घंटे 2473 घंटों पर अनुमानित किए गए हैं। उसपर 5 प्रतिशत का कारक जोड़ने के लिए और 2597 टग घंटों के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाने के कारण और आधार स्पष्ट करें।	कुल उत्पादक टग घंटे संशोधित कर 2245 घंटे किए गए हैं जोकि निम्नवत् है:- <table border="1" data-bbox="762 1774 1433 1854"> <tr> <th>पाइलटेज समय</th><th>पुल बैक समय</th><th>कुल घंटे</th></tr> <tr> <td>780 घंटे</td><td>1465 घंटे</td><td>2245 घंटे</td></tr> </table> [5 प्रतिशत के कारक पर विचार करने के कारण उपर्युक्त 2 (iii) (ग) (ii) पर पूर्व प्रश्नों में एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किए गए हैं]	पाइलटेज समय	पुल बैक समय	कुल घंटे	780 घंटे	1465 घंटे	2245 घंटे
पाइलटेज समय	पुल बैक समय	कुल घंटे						
780 घंटे	1465 घंटे	2245 घंटे						
(vi).	मूल्यहास: पत्तन ने रु0 117 लाख मूल्यहास केपिटल निकर्षण, टगों, बायों, प्रदूषण नियंत्रण, वीटीएमएस और सिग्नल स्टेशन के लिए	टीएमपी द्वारा उठाए गए बिन्दु नोट किए गए हैं। पहले सुविचारित मूल्यहास प्रभार रु0 117 लाख थे। संशोधित प्रस्ताव में इसे संशोधित कर रु0 108 लाख किया गया है। मरीन						

	एसपीएम प्रचालनों में प्रभाजित किए हैं। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए लागत अनुमानन में सुविचारित सभी उपर्युक्त परिसंपत्तियां एसपीएम गतिविधि के लिए प्रासंगिक हैं और एसपीएम गतिविधि के लिए उनके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाएं संक्षेप में स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट नहीं है कि जब पाइलट ज और पुल बैंक प्रचालनों के लिए एसपीएम प्रचालनों हेतु विशेष रूप से तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित दो टग किराया आधार पर हैं, कैसे यह एसपीएम प्रचालनों के लिए (अन्य) टगों के मूल्यहास के प्रभाजन के लिए प्रासंगिक है। एनएमपीटी एसपीएम गतिविधि के लिए (प्रभाजन हेतु सुविचारित) इन टगों द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के संदर्भ में विशेष रूप से उपर्युक्त बिन्दु स्पष्ट करें।	संबंधित गतिविधियों से संबंधित लागत ग्राहकों से जीआरटी आधार पर प्रशुल्क में इसे प्रभारित करते हुए वसूल की जानी है। मूल्यहास व्यय का एक भाग एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रभारित किया गया है क्योंकि उक्त प्रचालन समग्र मरीन गतिविधि से संबंधित है। एसपीएम गतिविधि के लिए आबंटित मूल्यहास प्रभार रु0 899.84 लाख के 12 प्रतिशत पर आबंटित किए गए हैं।
(vii).	पत्तन ने बताया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए नियुक्त पाइलट संविदा आधार पर हैं। इसने 2013-14 आंकड़ों पर संविदा पाइलटों के लिए मैनिंग प्रभारों पर 10 प्रतिशत वृद्धि लागू की है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 में निर्णीत मामलों के लिए 6 प्रतिशत का वृद्धि कारक स्वीकृत करने का निर्णय लिया है। अतः एनएमपीटी से अनुरोध है कि 6 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर के लिए वार्षिक वृद्धि कारक संशोधित करें।	एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रभारित मैनिंग प्रभारों से संबंधित गणनाएं मरीन विभाग के साथ चर्चा के बाद परिवर्तित/संशोधित की गई हैं। टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी कि केवल 6 प्रतिशत वृद्धि ली जानी है को नोट किया गया है और संशोधित प्रस्ताव में पालन किया गया है।
(viii).	गणना पत्रक का क्र.सं. V दर्शाता है कि वर्ष 2013-14 के लिए केपिटल निकर्षण, टगों, बायों, प्रदूषण नियंत्रण, वीटीएमएस और सिग्नल स्टेशन पर मूल्यहास एसपीएम गतिविधि के लिए प्रभाजित किया गया है। आदेश सं. टीएमपी/34/2010-एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी 2012 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के पिछले सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क उपर्युक्त परिसंपत्तियों पर मूल्यहास पहले ही लिया गया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, यह दिखाई देता है कि एसपीएम में इस व्यय का आबंटन दोहरी गणना पर टेन्टाटाउंट होगा। एनएमपीटी प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में व्यय के दोहराव को दूर करने के लिए इस बिन्दु की जांच करें।	टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी नोट की गई है। मरीन संबंधित परिसंपत्तियों का मूल्यहास जीआरटी/पोत के रूप में पत्तन उपयोक्ताओं से वसूल किया जाएगा। चूंकि एसपीएम प्रचालन समग्र मरीन संबंधित गतिविधि का हिस्सा है, इसलिए मूल्यहास लागत का एक हिस्सा एसपीएम गतिविधि से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
(ix).	आरओसीई का परिकलन :	
(क).	एनएमपीटी का प्रस्ताव किराया आधार पर एसपीएम प्रचालनों के लिए विशेष रूप से दो टगों की तैनाती परिकल्पित करता है जोकि टगों का प्रचालन करने के लिए प्रासंगिक प्रचालन लागत के साथ लागत गणना में पहले ही सुविचारित किया गया है। इस परिदृश्य में, पत्तन के स्वामित्व वाली टगों, लांचों, आदि के डब्ल्यू. डी.वी. पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई का प्रभाजन करने के कारणों का औचित्य बताएं। एनएमपीटी इन व्ययों का प्रभाजन करने के लिए एसपीएम प्रचालनों हेतु विशेष रूप से किराये पर ली गई टगों के अलावा एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन की स्वामित्व वाली टगों द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के बारे में विस्तार से बताएं। पत्तन के स्वामित्व वाली टगों, लांचों आदि पर प्रतिलाभ के संबंध में दोहरी गणना के उपर्युक्त (vii) पर टिप्पणी भी सही है। एनएमपीटी इस बिन्दु की जांच करे और उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में अनुमानन उपयुक्ततः संशोधित करें।	टीएमपी द्वारा कही गई बात कि पत्तन ने विभिन्न पत्तन संबंधित की तैनाती वाली परिसंपत्तियों पर विचार किया है, तथ्यपरक नहीं है। संयुक्त बैठक और हमारे पूर्व स्पष्टीकरणों में भी बार-बार यह दोहराया गया है कि एसपीएम प्रचालन की अनुमति देने का समग्र आइडिया संवर्धनात्मक यातायात और संवर्धनात्मक राजस्व प्राप्त करना था। तथापि, वास्तव में हुआ क्या कि समर्पित बर्थ 10 और 11 से एसपीएम जेट्टी में यातायात का विपथन हो गया। वास्तव में, 2013-14 के दौरान अर्थात् अगस्त 2013 से प्रहस्तित कुल यातायात और 2014-15 में रुझान के अनुसार भी बर्थ सं. 10 एवं 11 में मै0 एमआरपीएल से संबंधित प्रहस्तित यातायात में समग्र रूप से 1.1 एमएमटी की कमी आई है इसके अलावा उक्त दो वर्षों के दौरान एसपीएम की ओर यातायात का विपथन भी हुआ है। चूंकि एसपीएम प्रचालन तीन वर्षों अर्थात् 2012 से 2015 के प्रशुल्क चक्र में शुरू हुए थे, यह पत्तन के अधिकार क्षेत्र में है कि एसपीएम प्रचालनों से वसूल किया जाने वाला आरओसीई का भाग ले सके। मरीन संबंधित परिसंपत्तियों के लिए आरओसीई मरीन संबंधित गतिविधियों के लिए जीआरटी के रूप में वसूल की जानी चाहिए। एसपीएम गतिविधियां कुल मरीन संबंधित गतिविधियों का भाग बनाती हैं, मरीन संबंधित परिसंपत्तियों पर आरओसीई का भाग एसपीएम जेट्टी में प्रहस्तित पोतों से जीआरटी आधार पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
(ख).	2005 दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण के अनुसार, प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के लिए निवेश पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया जाता है। एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित टग किराया आधार पर हैं। चूंकि प्रस्ताव से यह दिखाई देता है कि एनएमपीटी ने एसपीएम के लिए कोई निवेश नहीं किया है, इसलिए पत्तन से अनुरोध है कि प्रशुल्क परिकलन में 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ पर	इस बिन्दु पर एनएमपीटी द्वारा कोई जवाब नहीं भेजा गया है।

	विचार करने का आधार स्पष्ट करे। संयोगवश, यह बताया गया है कि सीओपीटी में एसपीएम प्रचालन के लिए इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा सीओपीटी तथा बीपीसीएल-केआरएल के बीच परस्पर सहमत दृष्टिकोण के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय मार्जिन के रूप में कुल लागत का 6 प्रतिशत स्वीकृत किया था।	
(x).	एसपीएम प्रचालनों के लिए घाटशुल्क गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण वर्ष 2013-14 के सात महीनों हेतु अधिशेष स्थिति दर्शाता है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमान भी अधिशेष स्थिति दर्शाते हैं। यह अनुमान लगाया गया है कि भेजे गए अनुमान एसपीएम प्रचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए गए मौजूदा अंतरिम प्रशुल्क पर आधारित हैं। एसपीएम प्रचालनों के लिए घाटशुल्क तथा पोत संबंधित गतिविधि हेतु लागत विवरण में दर्शाई गई वास्तविक अधिशेष स्थिति और वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानित अधिशेष के मद्देनजर प्रस्तावित प्रशुल्क (अर्थात् प्रचलित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था से मांग की गई वृद्धि) का औचित्य बताएं।	इस बिन्दु पर एनएमपीटी द्वारा कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
(xi).	प्रस्तावित दरें :	
(क).	प्रशुल्क एवं प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तें निर्धारित करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुसार यह प्राधिकरण अधिकार प्राप्त है। एनएमपीटी ने एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। तथापि, पत्तन ने प्रस्तावित प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया है। अतः, एनएमपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों, यदि कोई हों, का प्रस्ताव करें।	पूर्ववर्ती प्रस्ताव जहां कहीं आवश्यक समझा गया है परिवर्तित/संशोधित किया गया है और यह टीएमपी को 11/02/2015 को प्रस्तुत किया गया है। कार्गो तथा पोत संबंधित प्रभारों के लिए टीएमपी द्वारा एनएमपीटी के लिए सामान्य अधिसूचित प्रशुल्क पर लागू शर्तें एसपीएम गतिविधियों पर समान रूप से लागू होंगी।
(ख).	यह देखा गया है कि प्रस्तावित पोत संबंधित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए विदेशगामी पोत और 1 अमेरिकी डॉलर = 61 के लिए विनिमय दर पर पहुंचने के लिए तटीय पोत हेतु निर्धारित इकाई दर में वृद्धि की गई है और विदेशगामी पोत के लिए अमेरिकी डॉलर में डॉलर मूल्यवर्गित दर प्रस्तावित करने के लिए लागू किया गया है। (उदाहरणार्थ, तटीय पोत के लिए पाइलटेंज प्रभार एनएमपीटी द्वारा रु 55.10 प्रति जीआरटी निर्धारित किया गया है। विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित अमेरिकी डॉलर 1.51 को रु 55.10 * 100 / 60 = रु 91.83 / विनिमय दर 61 = अमेरिकी डॉलर 1.51 द्वारा निर्धारित किया गया है।) ऐसा करते समय, वसूल किए जाने के लिए संभावित राजस्व अनुमानित राजस्व अपेक्षा से अधिक होगा। इसलिए, इकाई दर से विपथन के लिए, एनएमपीटी से अनुरोध है कि विदेशगामी और तटीय पोतों की हिस्सेदारी और तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार करे और दर पर पहुंचे जैसा बर्थ किराया प्रभारों के अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन में किया गया है। एनएमपीटी टीएमपी की वेबसाइट पर उपलब्ध करवाए गए अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों का अवलोकन करे, यदि आवश्यक हो। कृपया विदेशी और तटीय पोत की हिस्सेदारी अंगीकृत करने का आधार भी दर्शाएं।	टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी को नोट किया गया है। कहीं गई बात का परिवर्तित/संशोधित प्रस्ताव में विधिवत् ध्यान रखा गया है।

12.1. पैरा 8.2.(i) में दिए गए संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई के बिन्दु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने एमआरपीएल के पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2014 पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

12.2. पैरा 8.2.(ii) में दिए गए संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई के बिन्दु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने विस्तृत लागत गणनाओं के साथ अपने पत्र दिनांक 11 फरवरी 2015 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य निवेदन और (अंतिम) संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा किए गए संशोधन निम्नवत् हैं :-

(i). घाटशुल्क दर :

(d). एनएमपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान और एसपीएम में प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में निवेदन निम्नवत् हैं :-

- (i). वर्ष 2012-13 के लिए जब एसपीएम प्रचालन नहीं थे, मै0 एमपीआरएल द्वारा तेल जेटटी सं. 10 और 11 में प्रहस्तित 13.96 एमएमटी का कच्चा तेल यातायात प्रस्तावित घाटशुल्क गणनाओं में पहुंचने के लिए विचारार्थ लिया गया है।
- (ii). 3 वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए तैयार किए गए विस्तृत लागत पत्रकों के अनुसार, 3 वर्षों के लिए औसत घाटशुल्क दर रु0 59.06/मी.ट. होती है।
- (iii). 2013-14 में एसपीएम प्रचालनों की वजह से पूर्व निश्चित यातायात 4.12 एमएमटी है। 2013-14 के लिए विस्तृत यातायात विवरण भेजा गया है।
- (iv). एसपीएम गतिविधि के लेखा पर बर्थ 10 और 11 पर पूर्व निश्चित राजस्व एसपीएम प्रचालनों से वसूल किया जाने वाला रु0 24.33 करोड़ होता है।
- (v). एसपीएम में प्रहस्तित किए जाने वाले कच्चे तेल की प्रस्तावित मात्रा 7.00 एमएमटी है।
- (ख) इसके (अंतिम) संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 फरवरी 2015 में घाटशुल्क का परिकलन नीचे तालिकाबद्ध किया गया है: -

क्र.सं.	विवरण	अनुमान
1.	2012-13 के लिए बर्थ 10 एवं 11 में प्रहस्तित कच्चा तेल	13.96 एमएमटी
2.	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए एनएमपीटी द्वारा निर्धारित संशोधित दर पर मान्यता प्राप्त राजस्व @ रु. 59.06/मी.ट.* 13.96 एमएमटी	82.45 करोड़
3.	2013-14 में बर्थ सं. 10 एवं 11 में प्रहस्तित कच्चे तेल की मात्रा	9.84 एमएमटी
4.	एसपीएम के लेखा पर बर्थों में पूर्व निश्चित एमएमटी (1)-(3)	4.12 एमएमटी
5.	पूर्व निश्चित राजस्व (4) X रु0 59.06/मी.ट.	24.33 करोड़
6.	एसपीएम में प्रहस्तित किए जाने वाले कच्चे तेल की प्रस्तावित मात्रा	7.00 एमएमटी
7.	एसपीएम गतिविधि के लिए प्रभारित की जाने वाली प्रति मी.ट. न्यूनतम दर (5)/(6)	35.00 रु0/मी.ट.

टिप्पणी :

यदि रु0 51.80 के घाटशुल्क के लिए टीएमपी अधिसूचित दर उपर्युक्त गणना में सुविचारित की जाती है, बर्थ सं. 10 एवं 11 में पूर्व निश्चित राजस्व रु0 21.34 करोड़ होगा। तदनुसार, एसपीएम गतिविधि के लिए प्रभारित की जाने वाली न्यूनतम घाटशुल्क दर ऊपर यथा परिकलित रु. 35.00/मी.ट. की बजाय रु0 31 प्रति मी.ट. होगा।

(ii). पोत संबंधित प्रभार :

- (क) एनएमपीटी द्वारा लगाए गए अनुमान और एसपीएम में प्रस्तावित पोत संबंधित प्रभारों के संबंध में निवेदन निम्नवत् हैं :-
- (i). प्रहस्तित पोतों की वास्तविक संख्या 2013-14 तथा 2014-15 (जनवरी 2015 तक) के लिए रुझान के आधार पर 60 ली गई है। 11 महीनों के लिए पोत की संख्या, पोतों के प्रकार, औसत पार्सल आकार, उतराई दर के ब्रेकअप के ब्योरे दिए गए हैं।
- (ii). प्रत्येक प्रकार के पोतों की संख्या के उत्पाद और प्रत्येक प्रकार के औसत जीआरटी को लेते हुए कुल जीआरटी की गणना की गई है।
- (iii). 50 टन बोलाई पुल की दो टग एसपीएम प्रचालनों के लिए विशेष रूप से दैनिक आधार पर एनएमपीटी द्वारा किराये पर ली गई हैं। किराया प्रभार रु0 208000/दिन प्रति टग, सेवा कर और ईंधन भी अतिरिक्त, हैं।
- (iv). टगों/घंटे के लिए ईंधन उपभोग मरीन विभाग से लिया गया है और 176 लिटर/घंटा/टग पर सुविचारित किया गया है। गणना के लिए ली गई डीजल की बल्क आपूर्ति दर रु0 61.78/लिटर है।
- (v). पुल बैंक प्रचालनों के लिए उत्पादक घंटा मै0 एमआरपीएल द्वारा दिए गए उतराई घंटों के आधार पर निर्धारित किया गया है।
- (vi). पल्लन करार पाइलटों की तैनाती कर रहे हैं और उनके वेतन पर विचार किया गया है।
- (vii). निश्चित उपरिव्ययों में (क) मरीन पोतों के व्ययों का अनुरक्षण (ख) अनुरक्षण निकर्षण (ग) मरीन इंजीनियरिंग अनुभागों सहित स्थायी मरीन विभाग कार्मिक का वेतन शामिल है। [अंतिम संशोधित प्रस्ताव के साथ प्रेषित गणना में एनएमपीटी ने उपर्युक्त सुविचारित मद (क) और (ख) पर विचार नहीं किया है।]
- (viii). पल्लन के समग्र प्रचालनों के लिए एसपीएम प्रचालनों का समानुपात 12 प्रतिशत परिगणित होता है। यह प्रतिशत उपरिव्यय व्ययों, मूल्यहास और आरओसीई के प्रभाजन के लिए लागू किया गया है।
- (ix). मरीन संबंधित परिसंपत्तियां जैसे कैपिटल निकर्षण, टग, पोत, मरीन लॉच, बोय, प्रदूषण नियंत्रण, वीटीएमएस, सिग्नल स्टेशन मूल्यहास गणना के लिए चिह्नित किया गया है। मूल्यहास स्ट्रेट लाइन आधार पर परिकलित किया गया है।
- (x). मरीन परिसंपत्तियां अर्थात् टगों, पाइलट लॉचों, वीटीएमएस, एसपीएम गतिविधियों के लिए आरोप्य प्रदूषण नियंत्रण उपस्कर के लिखित मूल्य के 16 प्रतिशत पर लिया गया है।
- (xi). अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित दर पर पहुंचने के लिए गणना हेतु सुविचारित औसत अमेरिकी डॉलर दर 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 61 है।
- (xii). वर्तमान में पल्लन एसपीएम प्रचालनों के लिए विशेष रूप से दो टग तैनात कर रहा है। एसपीएम सुविधाएं पल्लन की आधार लाइन से 17 कि.मी. दूर स्थित हैं। पोत प्रचालनों के पूरा होने के बाद पोत छोड़े जाने (अनमूर) तक (मूरिंग) के बाद पोत स्टेशनरी बनाए रखने के लिए एक 50 टन बोलाई पुल टग लगातार मदर पोत (पुल बैंक) खींचेगा। इसके लिए जाने में लगभग डेढ़ घंटे से अधिक समय लगेगा और मूरिंग प्रचालन पूरा करने के बाद भी डेढ़ घंटा लगेगा।
- (xiii). दूसरा टग 50 टन बोलाई पुल 2 पाइलट, एमआरपीएल/एसपीएम प्रचालन एजेंसी कार्मिक, सीमाशुल्क कर्मचारी, आब्रजन अधिकारी, स्वास्थ्य अधिकारी, जलयान के एजेंट, सीआईएसएफ सुरक्षा व्यक्तियों को लेते हुए उपयोग किया जाता है। यह टग मदर पोत के मूरिंग में सहायता करती है। एक बार जब मदर पोत एसपीएम से बांध दिया जाता है और होस से जोड़ दिया जाता है तो यह तट पर उपर्युक्त कर्मचारियों के साथ वापिस आते हैं।

एसपीएम प्रचालनों के लिए दो पाइलट तैनात किए जाते हैं। एक पाइलट एक टग में स्थायी रूप से स्टेशन किया जाता है जोकि पुल बैंक प्रचालनों में शामिल है और सम्पूर्ण एसपीएम प्रचालनों के पूरा होने तक रहता है और पोत खाली किया जाता है।

- (ख) अपने (अंतिम) संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 फरवरी 2015 इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2014 में पाइलटें तथा टोवेज शुल्कों, पुल बैंक प्रभारों और पत्तन देयताओं के परिकलन का सार नीचे दिया गया है:-

- (i). पाइलटें प्रभार और पुल बैंक प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21-7-2014			एनएमपीटी का (अंतिम) संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-2-2015		
		पाइलटेंज	पुल बैंक	जोड़	पाइलटेंज	पुल बैंक	जोड़
(i).	उत्पादक टग घंटे	1,210	1,263	2,473	780	1,465	2,245
(ii).	टग घंटों पर कुल लागत का आबंटन (रु० लाखों में)	2,255	2,353	4,608	747	1210	1957
(क)	टग घंटों पर निर्धारित लागत का आबंटन (रु० लाखों में)	उपर्युक्त क्र.सं. (ii) पर कुल लागत के अधीन आच्छादित			537	1,010	1,547
(ख)	टग घंटों पर ईंधन लागत का आबंटन (रु० लाखों में)	उपर्युक्त क्र.सं. (ii) पर कुल लागत के अधीन आच्छादित			210	200	410
(iii).	आबंटित मूल्यहास (रु० लाखों में)	57	60	117	38	70	108
(iv).	आबंटित पाइलटेंज प्रभार (रु० लाखों में)	8	9	17	23	44	67
(v).	कुल लागत रु० लाखों में	2,320	2,422	4,742	808	1,324	2,132
(vi).	जोड़ें: 10 प्रतिशत आकस्मिकताएं	81	132	213
(vii).	कुल लागत रु० लाखों में	2,320	2,422	4,742	889	1,456	2,345
(viii).	आरओसीई @ 16% गणनाओं के अनुसार रु० लाखों में	46	49	95	31	57	88
(ix).	कुल लागत रु० लाखों में	2,366	2,471	4,837	920	1,513	2,433
(x).	कुल जीआरटी	4,294,000	4,294,000	..	4,672,000	4,672,000	--
(xi).	पाइलटेंज दर/जीआरटी (रु० में)	55.10	--	--	19.69	--	--
(xii).	पाइलटेंज दर/जीआरटी अमेरिकी डॉलर में	स्लैब वार प्रशुल्क जैसाकि पैरा 13.3.(iii) में दिया गया है प्रथम स्लैब दर = अ.डा. 1.92 / जीआरटी 30000 जीआरटी तक के पोतों के लिए	0.3228 प्रति जीआरटी सभी स्लैबों के लिए	--	--
(xiii).	टग किराया दर/टग घंटे रु० में	..	195,645	..	--	103,276	--
(xiv).	टग किराया दर/टग घंटे अमेरिकी डॉलर में	..	5345	..	--	1693	--

- (ii). पत्तन देयताएं :

21 जुलाई 2014 के प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने सीओपीटी के एसओआर में इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित अ.डा. 0.377/जीआरटी की पत्तन देयता प्रस्तावित की थी। विस्तृत गणना नहीं भेजी गई थी। (अंतिम) संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 फरवरी 2015 में, एनएमपीटी ने नीचे दी गई पत्तन देयताओं पर पहुंचने के लिए परिकलन भेजा था :-

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i).	2013-14 के लिए मरीन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	476,12,615.00
(ii).	पहले सीएच गतिविधि के रूप में सुविचारित फ्लोटिंग क्राफ्टों का मूल्यहास	63,201,503.00
(iii).	अनुरक्षण निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण व्यय	377,755,465.00
(iv).	प्रदूषण नियंत्रण व्यय	5,274,544.00
(v).	नौवहन के लिए जल आपूर्ति	5,081,058.00

(vi).	अग्नि शमन व्यय	60,719,817.00
(vii).	नेविगेशन सहायताओं का प्रचालन और अनुरक्षण	14,270,927.00
(viii).	प्रशासन और सामान्य व्यय	18,540,106.00
(ix).	कुल लागत	592,456,035.00
(x). (क)	जोड़ें: एमजीए प्रभाजित लागत – एमजीए व्ययों का 6 प्रतिशत	42,394,524.00
(ख)	जोड़ें: टर्गो/एमल/पीएल के शुष्क गोदीकरण व्यय	55,800,000.00
(xi).	कुल लागत	690,650,559.00
(xii).	2013-14 में प्रहस्तित कुल जीआरटी (मी.ट. में)	34,054,755.00
(xiii).	दर प्रति जीआरटी (रु० में) (xi)/(xii)	20.28
(xiv).	दर प्रति जीआरटी (अमेरिकी डॉलर में) (डॉलर 1 = रु० 61) (विदेशगामी पोत के लिए)	0.332
(xv).	(दर प्रति जीआरटी (रु० में) (विदेशी दर का 60 प्रतिशत) (तटीय पोत के लिए)	12.17

12.3. संक्षेप में, एनएमपीटी द्वारा अपने (अंतिम) संशोधित प्रस्ताव के साथ-साथ उसके पूर्व संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2014 में प्रस्तावित दरें नीचे दी गई हैं :-

(i). घाटशुल्क :

क्र.सं.	पोत का प्रकार	प्रस्ताव दिनांक 21-7-2014 के अनुसार दर		प्रस्ताव दिनांक 11-2-2015 के अनुसार दर	
		दर प्रति जीआरटी		दर प्रति जीआरटी	
		तटीय (रु० में)	विदेशी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (अ.डा. में)
1.	एसपीएम में कच्चा तेल – प्रति टन	46.03	46.03	35.00	35.00

(ii). एसपीएम में आने वाले पोतों हेतु पत्तन देयताएं :

क्र.सं.	पोत का प्रकार	प्रस्ताव दिनांक 21-7-2014 के अनुसार दर		प्रस्ताव दिनांक 11-2-2015 के अनुसार दर	
		दर प्रति जीआरटी		दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (अ.डा. में)
1.	कच्चा तेल टैंकर	0.377 (सीओपीटी के लिए यथा अधिसूचित)	12.17	12.17	0.332

(iii). एसपीएम में प्रहस्तित पोतों के लिए पाइलटेज तथा टोवेज शुल्क :

क्र.सं.	पोत का आकार	प्रस्ताव दिनांक 21-7-2014 के अनुसार दर		अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-2-2015 के अनुसार दर	
		दर प्रति जीआरटी		दर प्रति जीआरटी	
		तटीय (रु० में)	विदेशी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (अ.डा. में)
(i).	30000 जीआरटी तक	70.21 परन्तु न्यूनतम रु० 2,10,630	1.92 परन्तु न्यूनतम डा. \$5760	11.59	0.3228
(ii).	30001 से 60000 जीआरटी	21,06,300 + रु० 56.37 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	57,600 + डा. 1.54 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक		
(iii).	60001 और अधिक	37,95,600 + रु० 49.66 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	1,03,800 + डा. 1.36 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक		

(iv). एसपीएम में आने वाले पोटों के पुलबैक प्रभार :

सं.	विवरण	पहले संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21-7-2014 के अनुसार दर		अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-2-2015 के अनुसार	
		दर प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग		दर प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय (रु०)	विदेशी (अ.डा.)	तटीय (रु०)	विदेशी (अ.डा.)
1.	एसपीएम में पुलबैक गतिविधि के लिए टग प्रभार	195,642	5,345	61,966	1,693

(v). एसपीएम में पाइलट उपस्थिति/विराम प्रभार :

सं.	विवरण	पहले संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21-7-2014 के अनुसार दर		अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-2-2015 के अनुसार	
		दर प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग		दर प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय (रु०)	विदेशी (अ.डा.)	तटीय (रु०)	विदेशी (अ.डा.)
(i).	पाइलट रद्दीकरण/विराम प्रभार एसपीएम गतिविधि के लिए	प्रस्तावित नहीं किया गया है।		5,124	140

12.4. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 फरवरी 2015 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 फरवरी 2015 एमआरपीएल, एमएसएए, केसीसीआई इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए) और शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई) को अग्रेषित किया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने अपने पत्रों क्रमशः दिनांक 28 मार्च 2015 और 24 अप्रैल 2015 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना जवाब भेजा था।

12.5. एमआरपीएल की टिप्पणियों पर एनएमपीटी टिप्पणियों की एक प्रति एमआरपीएल को अग्रेषित की गई थी। एमआरपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2015 द्वारा एनएमपीटी के जवाब पर अपनी आगे की अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी थी। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 मई 2015 द्वारा उसपर अपना प्रत्युत्तर भी भेजा था। एमआरपीएल द्वारा कही गई कुछ बातें पूर्व टिप्पणियों का दोहराव है जिसपर एनएमपीटी अपनी टिप्पणियां पहले ही भेज चुका है।

13. एनएमपीटी ने टीएमपी को अपने द्वारा दाखिल किए गए अंतिम संशोधित प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए 30 मार्च 2015 को हुई बैठक में एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा पारित बोर्ड संकल्प सं. 218/2014-15 की प्रति अपने पत्र दिनांक 27 अप्रैल 2015 द्वारा भेजा था।

14.1. इसी बीच, मै0 एटलांटिक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड (एएसपीएल) द्वारा अपने पत्र दिनांक 8 जून 2015 द्वारा निम्नलिखित निवेदन भेजे थे :

- (i). मै0 एएसपीएल एनएमपीटी में एमआरपीएल एसपीएम में आने वाले कच्चा तेल वाले पोटों का प्रहस्तन कर रहा है। शुरु में 21 फरवरी 2012 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित टीएमपी अधिसूचना सं. टीएमपी/34/2010 के आधार पर एनएमपीटी को सेवा कर सहित रु0 239,335,821/- के पाइलटेज का भुगतान किया था जिसमें न्यूनतम पाइलटेज प्रभार 60,000 जीआरटी के लिए अ.डा. 95,100 और 60,000 जीआरटी से अधिक के पोटों के लिए अ.डा. 1.232 जीआरटी पर पर निर्धारित किया गया है।
- (ii). 20 मई 2014 को पारित संशोधित टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी के अनुसार जो सभी उसके पूर्ववर्ती आदेश को अधिक्रमित करता है, पाइलटेज प्रभार संशोधित किए गए थे और पहले दावाकृत उपर्युक्त दरों की बजाय अ.डा. 0.4259 रूप में अंतिम रूप दिए गए थे। संशोधित पाइलटेज प्रभार राशि रु0 68,664,334/- सेवाकर सहित है।
- (iii). उसके अनुक्रम में पोत स्वामी समय-समय पर उनके द्वारा भुगतान किए गए सेवाकर सहित रु0 170,671,487 के अधिक पाइलटेज प्रभारों की वापसी के लिए हकदार हैं। इसी तरह, एएसपीएल को पुल बैक टग किराया प्रभारों के लिए रु0 3,486,538/- की का रिफंड प्राप्त करना है।
- (iv). स्वामी लगातार अनुसरण कर रहे हैं और जोर दे रहे हैं कि उक्त रिफंड वर्ष की समाप्ति में खाताबंदी से पहले उनके दे दिया जाना चाहिए। एएसपीएल एनएमपीटी का अनुसर कर रहे हैं और समझ गए हैं कि उन्हें इस संबंध में प्राधिकरण के निर्णय की अभी प्रतीक्षा करनी होगी।
- (v). एएसपीएल ने अंतिम आदेश पारित करते समय एनएमपीटी को सलाह देने का अनुरोध किया था कि उक्त रिफंड का उन्हें भुगतान किया जा सकता है और इसे तत्संबंधी पोत स्वामियों को दिया जा सकता है।

14.2. उक्त पत्र के कवर के अधीन, एएसपीएल ने परेषिती की शिपिंग लाइन को संबोधित एनएमपीटी पत्र दिनांक 21 अगस्त 2014 की प्रति भेजी थी। उक्त पत्र में, यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने बताया है कि इस प्राधिकरण से प्राप्त अंतरिम आदेश एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन देयताओं हेतु प्रभारित की जाने वाली दरों के संबंध में अस्पष्टता सृजित करेगा। एनएमपीटी ने बताया है कि उसने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि समग्र कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से संबंधित अस्थायी दरें दी जाएं। तथापि, यह देखा गया है कि पत्तन देयताओं के संबंध में प्राधिकरण द्वारा पारित अंतरिम आदेश पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध की पुष्टि नहीं करता है। समीक्षा करने और पहले दिए गए अंतरिम आदेश को संशोधित करने के लिए टीएमपी के समक्ष यह मामला उठाया गया है ताकि दरें समग्र सीओपीटी द्वारा प्रभारित एसपीएम के लिए एसओआर दरों की पुष्टि करते हैं। प्राधिकरण का निर्णय प्रतीक्षित है। तथापि, पत्तन अस्थायी उपाय के रूप में तब तक इस प्राधिकरण से पहले से प्राप्त अंतरिम आदेश का अनुसरण करेगा जब तक प्राधिकरण से समीक्षा/संशोधित/अंतिम आदेश प्राप्त नहीं होता है।

15. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

16. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में मंगलूर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा शुरू किए गए सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) में प्रचालनों हेतु अंतिम दरों के निर्धारण के लिए है। प्रचालन 29 अगस्त 2013 को शुरू किए बताए गए हैं। नई एसपीएम सुविधा मुख्य रूप से कच्चे तेल के प्रहस्तन को सेवा प्रदान करता है जो पहले एनएमपीटी की दो जेटटी सं. 10 और 11 में उतारे जाते थे। एसपीएम पर निवेश पोत प्रचालनों के समय एमआरपीएल द्वारा किया गया निवेश एनएमपीटी द्वारा व्यवस्थित किए जाने जारी रहेंगे।
 - (ii). एनएमपीटी ने अंतिम दर के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करते समय कोचीन पत्तन न्यास में एसपीएम प्रचालनों के लिए निर्धारित दरों को अंगीकृत करते हुए अस्थायी आधार पर दर का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए साथ ही साथ प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी ने अस्थायी आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के लिए एमआरपीएल की सहमति भेजी थी। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/17/2014-एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 द्वारा पत्तन देयताओं के सिवाय एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित एसपीएम सुविधा के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित की थीं। उक्त आदेश के पैरा 4.6 में प्रतिवेदित कारणों से पत्तन देयताओं हेतु, इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी के दरमानों में निर्धारित पत्तन देयताएं अनुमोदित की थीं। अस्थायी दरें वाणिज्यिक प्रचालनों के शुरू होने की तारीख अर्थात् 29 अगस्त 2013 से एक वर्ष की अवधि के लिए अथवा एसपीएम हेतु अंतिम दर के निर्धारण के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित की गई थीं।
 - (iii). जैसाकि तथ्यात्मक स्थिति बताते हुए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है, प्रारंभिक प्रस्ताव मार्च 2014 में एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया था। मार्च 2014 में एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया उक्त प्रारंभिक प्रस्ताव अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2014 द्वारा पूरी तरह संशोधित किया गया था। तत्पश्चात, संयुक्त सुनवाई के बाद, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 फरवरी 2015 द्वारा पूरी तरह संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 मई 2015 द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर एमआरपीएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। अतः यह मामला एनएमपीटी की टिप्पणियों की प्राप्ति के बाद अंतिम रूप देने के लिए लिया गया है। फरवरी 2015 में एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने इसके द्वारा पहले प्रस्ताव दर के परिकलन में एमआरपीएल द्वारा बताई गई अधिकांश कमियों को संशोधित करने का प्रयास किया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त की गई सूचना/स्पष्टीकरण/टिप्पणियों के साथ एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 फरवरी 2015 एनएमपीटी में एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दरों के निर्धारण हेतु सुविचारित किया गया है।
 - (iv). इस मामले पर आगे की कार्यवाही करने से पहले, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनएमपीटी ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन प्रस्ताव दाखिल किया था। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के अधीन अपने संप्रेषण सं. 8(1)/2014-टीएएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नई महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 जारी की थी। एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने राजपत्र अधिसूचना सं. 30 दिनांक 27 जनवरी 2015 उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 अधिसूचित की थी और उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 दिनांक 13 जनवरी 2015 से प्रभावी है। तत्पश्चात, प्रशुल्क नीति के खंड 1.5 के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श से राजपत्र अधिसूचना सं. 207 दिनांक 4 जून 2015 द्वारा उक्त महापत्तन हेतु प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे। उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि जब कभी किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उस पत्तन विशेष के एसओआर में उपलब्ध नहीं होता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में तुलनीय कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक, यदि कोई हों, को अंगीकृत करते हुए उक्त नए कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु इस प्राधिकरण का रुख किया जा सकता है। यदि किसी अन्य महापत्तन न्यास में कोई दर उपलब्ध नहीं हो अथवा यदि उपलब्ध दर प्रस्तावित नए कार्गो/सेवा/सुविधा का पर्याप्त प्रतिनिधित्व नहीं करती हो तो पत्तन सेवा/सुविधा/उपस्कर की दरित क्षमता अथवा तकनीकी विशेषता के आधार पर अथवा 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में उक्त नए कार्गो/उपस्कर/सेवा हेतु प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दाखिल कर सकता है। यदि उपर्युक्त निर्धारित विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण संभव नहीं हो तो महापत्तन न्यास पर्याप्त कारण देने के बाद लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाभ सूत्र के आधार पर दरों का प्रस्ताव कर सकते हैं।
- यह देखा गया है कि प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1 नए कार्गो/सेवा के लिए दर प्रस्तावित करने हेतु महापत्तन न्यासों को अनुमति देता है जिसके लिए लागत जमा 16 प्रतिशत प्रतिलाभ सूत्र के आधार पर संबद्ध पत्तन के एसओआर में दर उपलब्ध नहीं हो। यह स्वीकार करते हुए कि संयुक्त सुनवाई और अस्थायी दर के निर्धारण को शामिल करते हुए नई महापत्तनों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 की घोषणा से पहले महापत्तन न्यासों पर लागू 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए इस मामले की सम्पूर्ण कार्यवाही की गई थी, यह प्राधिकरण एनएमपीटी के प्रस्ताव के आधार पर कार्यवाही करता है जोकि लागत जमा प्रतिलाभ पर आधारित है और नए कार्गो/सेवा के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित विकल्पों के अनुसार है।
- (v). एसपीएम प्रचालनों के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित पांच प्रमुख प्रशुल्क मदें हैं (क). पत्तन देयताएं, (ख). पाइलटेशन शुल्क, (ग). पुल बैक प्रचालनों के लिए टग हेतु किराया प्रभार (घ). घाटशुल्क दर और (ङ). एसपीएम में पाइलट उपस्थिति/विराम प्रभार। उपर्युक्त प्रशुल्क मदों में से प्रत्येक पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(vi). पत्तन देयताएं:

- (क). एनएमपीटी ने मार्च 2014 और जुलाई 2014 के अपने प्रारंभिक प्रस्तावों में अ.डा. 0.377 प्रति जीआरटी की दर से सीओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया था। तत्पश्चात्, अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने अ.डा. 0.332 प्रति जीआरटी की दर से पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया था। इस प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने प्रभाजित लागत मदों जैसे मरीन परिसंपत्तियों पर मूल्यहास, फ्लोटिंग क्राफ्टों पर मूल्यहास, अनुरक्षण निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण व्यय, प्रदूषण नियंत्रण व्यय, शिपिंग को जल आपूर्ति, नैविगेशनल सहायताओं का प्रचालन और अनुरक्षण, प्रशासन एवं सामान्य व्यय, प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा टगों/मूरिंग लॉचों/पाइलट लॉच के शुष्क गोदीकरण व्यय और एसपीएम के पोतों के कुल जीआरटी को बांटना पर विचार किया है।

एमआरपीएल, और कनारा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) दोनों ने प्रस्तावित पत्तन देयताओं पर आपत्ति उठाई थी जिससे मौजूदा अस्थायी पत्तन देयताओं से 132 प्रतिशत की वृद्धि हो सकती है। एनएमपीटी द्वारा पेश किया गया एकमात्र तर्क है कि एनएमपीटी की पत्तन देयताएं 13-06-2006 से संशोधित नहीं की गई हैं और संशोधन के लिए अतिदेय हैं। एमआरपीएल तथा केसीसीआई की आपत्ति और उसपर एनएमपीटी की टिप्पणियों के बावजूद, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन देयताएं किसी पोत के पत्तन में प्रवेश के लिए एक शुल्क है। प्रस्तावित पत्तन देयताओं जैसे एसपीएम प्रचालनों के लिए मरीन सर्वेक्षण, पत्तन संरक्षणता, प्रदूषण नियंत्रण, अभिरक्षा एवं सुरक्षा उपाय के रूप में हारबर पट्रोल, निकर्षण आदि पर पहुंचने के लिए एनएमपीटी द्वारा अब सुविचारित प्रभाजित लागत घटक पत्तन देयताओं को अनुमोदित करते समय आदेश सं. टीएमपी/34/2010-एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी 2012 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पहले से ही लिए गए हैं। एनएमपीटी का मौजूदा दरमान विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी और तटीय पोत के लिए रु 2.32 प्रति जीआरटी की दर से 'जलयानों/स्टीमरों' के रूप में उल्लिखित पोतों की सभी श्रेणियों के लिए एकसमान पत्तन देयताएं पहले से ही निर्धारित करता है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोचीन पत्तन न्यास में भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड - कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड (बीपीसीएल-केआरएल) द्वारा शुरू किए गए एसपीएम प्रचालनों के लिए सीओपीटी के दरमान में निर्धारित पत्तन देयताएं पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार एसपीएम में पहुंचने वाले पोतों के लिए लागू की गई हैं। कोलकाता पत्तन न्यास में, पत्तन देयताओं की समान दर हल्दिया तथा कोलकाता में प्रचालनों के लिए वसूल की गई है। इसी प्रकार, पत्तन देयताओं के लिए यही दर अपनी गोदियों में प्रचालनों के लिए मुम्बई पत्तन न्यास तथा जवाहरद्वीप पर लागू है जहां मरीन ऑयल टर्मिनल स्थित है। चूंकि पत्तन देयताएं पोतों के प्रवेश के लिए एक शुल्क है, इसलिए एसपीएम पोतों हेतु पत्तन देयताओं की दर अन्य पोत श्रेणियों से भिन्न नहीं हो सकती।

इसलिए, सीओपीटी में अनुसरित तरीका अंगीकृत करते हुए, पीओएल पोतों के लिए एनएमपीटी के मौजूदा दरमान में लागू पत्तन देयताओं अर्थात् विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश और तटीय पोत के लिए रु 2.52 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश के बराबर एसपीएम पोत के लिए पत्तन देयताएं निर्धारित करने हेतु यह उपयुक्त पाया गया है। यह एसपीएम प्रचालनों के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते समय लिए गए निर्णय के अनुसार है।

एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन पत्तन के मौजूदा दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव पहले ही दाखिल कर चुका है जहां पत्तन देयताओं सहित सभी प्रशुल्क मदें एनएमपीटी द्वारा संशोधन के लिए प्रस्तावित की गई हैं। एनएमपीटी का उक्त प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा अलग से कार्यवाही की जा रही है। एनएमपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली पत्तन देयताएं एसपीएम पर पहुंचने वाले पोतों पर स्वतः ही लागू होंगी।

- (ख). एनएमपीटी में एसपीएम प्रचालनों के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने घाटशुल्क, पाइलटेज शुल्क तथा टग के लिए किराया प्रभार के मामले में एसपीएम प्रचालनों के लिए सीओपीटी में निर्धारित दरों के अंगीकरण के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव पर विचार किया था। पत्तन देयताओं के संबंध में, इस प्राधिकरण ने सीओपीटी के एसओआर में निर्धारित पत्तन देयताएं अंगीकृत करने के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव के प्रति एसपीएम प्रचालनों के लिए एनएमपीटी के एसओआर में निर्धारित पत्तन देयताएं अनुमोदित की थी। एनएमपीटी ने मई 2015 के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित पत्तन देयताओं की समीक्षा करने का अनुरोध किया है और सीओपीटी के लिए निर्धारित पत्तन देयताएं अनुमोदित करने के लिए अनुरोध किया है। एनएमपीटी एसओआर के स्तर पर पत्तन देयताओं के निर्धारण हेतु कारण आदेश दिनांक 20 मई 2014 के पैरा 4.6 में विस्तार से प्रतिवेदित किए गए हैं। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में बताया है कि पत्तन देयता पोत के प्रवेश के लिए शुल्क है और सीओपीटी में अनुसरित तरीके का अनुसरण करता है, एसपीएम पोत के लिए पत्तन देयताएं एसपीएम प्रचालनों के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते समय पीओएल पोतों के लिए एनएमपीटी के मौजूदा एसओआर में लागू पत्तन देयताओं अर्थात् विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 0.143 प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश और तटीय पोत के लिए रु. 2.52 प्रति जीआरटी के बराबर निर्धारित की गई हैं। उक्त आदेश में पहले से उद्धरित कारणों से, एनएमपीटी द्वारा अस्थायी आधार पर सीओपीटी द्वारा अंगीकृत दर की समीक्षा और अनुमोदित करने का अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया है। वास्तव में, एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दर अस्थायी आधार पर अनुमोदित के समान है।

- (ग). जैसाकि पहले बताया गया है, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, मै0 अटलांटिक शिपिंग प्रा0 लि0 (एसपीएल) से एक अभ्यावेदन था। एसपीएल ने निवेदन किया है कि 21 फरवरी 2012 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित आदेश सं. टीएमपी/34/2010 के अनुसार न्यूनतम पाइलटेज शुल्क 60,000 जीआरटी के लिए अ.डा. 95,100 और 60,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए अ.डा. 1.232 जीआरटी है। एसपीएल ने आगे बताया है कि 20 मई 2014 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित संशोधित आदेश सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी के अनुसार जो (एसपीएल के मतों के अनुसार) इसके सभी पूर्ववर्ती आदेशों को अधिक्रमित करता है, पाइलटेज प्रभार पहले दावाकृत उपर्युक्त दरों के स्थान पर अ.डा. 0.4259 प्रति जीआरटी रूप में अंतिम रूप दिया गया है और इसलिए पाइलटेज शुल्क की वापसी के लिए निदेशों का अनुरोध किया है।

इस संदर्भ में, एसपीएल को देखना चाहिए कि 21 फरवरी 2012 को अधिसूचित आदेश में एनएमपीटी के एसओआर में निर्धारित पाइलटेज शुल्क पत्तन के एसओआर के सामान्य संशोधन के संदर्भ में है। आदेश सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 एसपीएल द्वारा यथा दावाकृत इस प्राधिकरण के पूर्ववर्ती सभी आदेशों को अधिक्रमित नहीं करता है। उक्त आदेश अगस्त 2013 में एनएमपीटी में शुरू किए गए एसपीएम प्रचालनों हेतु अस्थायी दरों का अनुमोदन है। आदेश दिनांक 20 मई 2014 नई पाइलटेज सेवा

के लिए है और एसपीएम में आने वाले पोतों से इतर पोतों के लिए पाइलटेज सेवा प्रदान करने हेतु एसओआर के सामान्य संशोधन में आदेश दिनांक 21 फरवरी 2012 में निर्धारित पाइलटेज शुल्क के लिए प्रासंगिकता नहीं है।

इसके अलावा, एसपीएम द्वारा उद्धरित पाइलटेज शुल्क की इकाई 21 फरवरी 2012 को अधिसूचित सामान्य संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पाइलटेज शुल्क के अनुसार नहीं है। 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी के विदेशगामी पोतों के लिए दरें अ.डा. 9600 प्रति जीआरटी + 30,000 से अधिक के लिए अ.डा. 0.256 प्रति जीआरटी है और 60,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए निर्धारित पाइलटेज शुल्क अ.डा. 17280 + 60,000 जीआरटी से अधिक के लिए अ.डा. 0.224 प्रति जीआरटी है।

एनएमपीटी द्वारा एसपीएम को अपने पत्र दिनांक 21 अगस्त 2014 द्वारा प्रेषित जवाब एसपीएम द्वारा यथा अग्रेषित इस प्राधिकरण द्वारा अस्थायी रूप से अनुमोदित पत्तन देयताओं से संबंधित है। उक्त पत्र में एनएमपीटी द्वारा कही गई बात कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम आदेश ने एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन देयताओं हेतु प्रभारित की जाने वाली दरों के संबंध में विसंगति सृजित की है, यह पूरी तरह निराधार है। इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश स्पष्ट है और कारण सहित स्पष्ट आदेश है। उक्त आदेश में कोई विसंगति नहीं है। एसपीएम प्रचालनों के लिए अस्थायी दरें अनुमोदित करते हुए 20 मई 2014 को अनुमोदित आदेश का पैरा 4.6 स्पष्ट रूप से इस मामले से संबंधित है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में भी यह बताया गया है और इसलिए दोहराया नहीं गया है।

यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने एसपीएम को संबोधित अपने पत्र 21 अगस्त 2014 में एसपीएम द्वारा उल्लिखित पाइलटेज शुल्क मामले को संबोधित अथवा टिप्पणी नहीं की है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि एसपीएम द्वारा उठाए गए मुद्दे की जांच करें और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लागू दरों को कार्यान्वित करते हुए उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करें।

(vii). पुल बैंक प्रचालनों के लिए टगों हेतु पाइलटेज शुल्क तथा किराया प्रभार:

उपर्युक्त दो प्रशुल्क मदें अर्थात् (क). पाइलटेज शुल्क और (ख). पुल बैंक प्रचालनों के लिए टगों हेतु किराया प्रभार दोनों मुख्य रूप से टग सेवाओं के चारों ओर घूमती हैं। एनएमपीटी इन दो सेवाओं के लिए कुल लागत पर पहुंचा है तथा प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए टग घंटों के आधार पर दो प्रशुल्क मदों के बीच प्रभाजित किया गया है। इन दो प्रशुल्क मदों से संबंधित विश्लेषण पर इकट्ठे नीचे चर्चा की गई है:-

(क). दो टगों के लिए किराया प्रभार:

एनएमपीटी ने रु 208000/टग/प्रतिदिन (टैक्स और ईंधन अतिरिक्त) की लागत पर केवल एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रत्येक 50 टन बोलाई पुल की दो टग किराये पर ली है, ऐसा बताया गया है। एमआरपीएम द्वारा कही गई बात को स्वीकार करते हुए एनएमपीटी ने एमआरपीएम द्वारा कही गई बात को स्वीकार करते हुए रु 20800/टग/प्रतिदिन सेवा कर अतिरिक्त की दर से दो टगों के किराया प्रभारों पर विचार किया है जबकि इसके द्वारा अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 21 जुलाई 2014 में रु 2.34 लाख/टग/दिन पर विचार किया था जिसमें सेवा कर घटक शामिल था। एनएमपीटी ने किराया करार की प्रति के साथ किराया प्रभार प्रमाणित किया है और पुष्टि की है कि प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए किराया करार अवार्ड किया गया था। 50 टन बोलाई पुल टग की दो संख्याओं को किराये पर लेने के लिए एनएमपीटी द्वारा दिया गया कार्य आदेश दिनांक 30 अप्रैल 2014 दर्शाता है कि दो टगों के किराये के लिए करार पांच वर्षों की अवधि के लिए है और रु 208000 प्रति टग प्रतिदिन, सेवा कर तथा ईंधन अतिरिक्त, की दर से दो वर्षों के लिए और विस्तार योग्य है। इस प्रकार, टग किराया दर करार अवधि के दौरान किसी भिन्नता के अधीन नहीं है। इसलिए, टग किराये पर लेने की इकाई लागत पर विश्वास किया गया है।

एनएमपीटी ने 365 दिनों के लिए दो टगों की अनुमानित किराया लागत रु 1518.00 लाख है। केसीसीआई और मंगलूर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसए) ने निवेदन किया है कि एसपीएम साफ मौसम के दौरान ही प्रचालनात्मक होगा। लगभग 3-4 महीनों की मानसून अवधि के दौरान एसपीएम में कोई प्रचालन नहीं होगा और इसलिए पत्तन अन्य पत्तन प्रचालन के लिए इन किराये पर ली गई टगों का उपयोग कर सकता है तथा लागत गणना में इसके प्रभाव को ले सकता है। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि एमआरपीएम के अनुसार एसपीएम प्रचालन पक्षीय मौसम तथा समुद्री परिस्थिति के अधीन मानसून के दौरान भी किए जाएंगे और इसलिए टग वर्षभर उपलब्ध रहेंगी। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि एनएमपीटी ने केवल एसपीएम प्रचालनों के लिए दो टग किराये पर ली हैं, टगों को किराये पर लेने हेतु प्रभार एसपीएम पोतों द्वारा वहन किए जाने की जरूरत है। ऐसी परिस्थिति में, दो टगों की किराया लागत एनएमपीटी द्वारा यथा किए गए रु 1518.00 लाख में पूर्णांकित किए बिना रु 1518.40 लाख (अर्थात् रु 2.08 लाख प्रतिदिन प्रति टग x 365 दिन x 2 टग) पर एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है।

(ख). ईंधन लागत:

टग किराये पर लेने के लिए कार्य आदेश के अनुसार, पत्तन द्वारा संविदाकार को ईंधन आपूर्ति करनी होती है। ईंधन लागत का अनुमान नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(i) एमआरपीएम ने बताया है कि प्रभार अनुमानन में गणना त्रुटि है और कि एनएमपीटी को ईंधन उपभोग के अनुमानन के लिए पाइलटेज और पुल बैंक हेतु अलग-अलग उत्पादक घंटों पर विचार करना चाहिए। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने इस बिन्दु को संबोधित किया है और एमआरपीएम द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार पाइलटेज तथा पुल बैंक प्रचालनों के लिए अलग-अलग ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने अपने जुलाई 2014 के प्रस्ताव में अनुमानित रु 2262 लाख के स्थान पर ईंधन लागत को कम करके रु 410 लाख अनुमानित किया है।

(ii) एनएमपीटी ने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में पुल बैंक प्रचालनों के लिए तैनात किए गए टग और डीजी सेट के लिए 210 लिटर/घंटा के कुल ईंधन उपभोग पर विचार किया है। पाइलटेज प्रचालनों के लिए, एनएमपीटी ने दो टगों तथा डीजी सेटों के मामले में 416 लिटर/घंटा के कुल ईंधन उपभोग पर विचार किया है। संशोधित ईंधन उपभोग अगस्त 2013 से जनवरी 2015 तक किए गए एसपीएम प्रचालनों के लिए पत्तन के वास्तविक पूर्व आंकड़ों के आधार पर बताया गया है। एमआरपीएम सहित किसी भी उपयोक्ता ने एनएमपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है।

- (iii) एसपीएम सुविधा पत्तन की आधार लाइन से 17 कि.मी. दूर स्थित है। पाइलेज प्रचालनों के लिए, पत्तन ने दो टगों पर विचार करते हुए पोत की बर्थिंग के लिए 12 घंटे और अबर्थिंग के लिए 10 घंटों पर विचार किया था। एमआरपीएल ने बताया है कि उसके अनुभव के अनुसार पोत की बर्थिंग के लिए 9 घंटे अपेक्षित हैं। एमआरपीएल द्वारा किए गए अवलोकन के आधार पर और पत्तन के पास उपलब्ध ईंधन ब्योरों के आधार पर, अंतिम संशोधित प्रस्ताव में एनएमपीटी ने किसी पोत की बर्थिंग के लिए 10 घंटे और पोत की अबर्थिंग के लिए 3 घंटे अर्थात् पाइलेज प्रचालनों के लिए कुल 13 घंटे पर विचार किया है। स्वीकार करते हुए कि एनएमपीटी द्वारा सुविचारित एसपीएम पोत के लिए पाइलेज प्रचालनों हेतु बर्थिंग/गैर-बर्थिंग घंटे एसपीएम प्रचालनों के लिए वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है, इसलिए इसपर विश्वास और विचार किया गया है।
- पुल बैंक प्रचालनों के लिए, एनएमपीटी ने बताया है कि एक टग पोत छोड़े जाने (अमूरिंग) तक (मूरिंग) के बाद पोत स्टेशनरी बनाए रखने के लिए मदर पोत (पुल बैंक) को खींचना जारी रखेगी। एनएमपीटी ने अफ्रामेक्स पोत, स्पूजमेक्स पोत तथा वीएलसीसी के लिए क्रमशः 17.5 घंटे, 25.5 घंटे और 32.5 घंटे की दर से पुल बैंक प्रचालनों के लिए टग घंटों का अनुमान लगाया है। एमआरपीएल ने पोतों की तदनुरूपी श्रेणियों के लिए 27, 40 और 45 की दर से पुल बैंक घंटों पर विचार करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलेज प्रचालन और पुल बैंग प्रचालन एसपीएम प्रचालनों के शुरू होने से पिछले डेढ़ वर्षों से एनएमपीटी द्वारा किए गए हैं। स्वीकार करते हुए कि एनएमपीटी द्वारा सुविचारित पुल बैंक घंटे जोकि लगभग डेढ़ वर्ष (अर्थात् अगस्त 2013 से जनवरी 2015) के लिए एसपीएम प्रचालनों हेतु वास्तविक पुल बैंक घंटों पर पत्तन के पास उपलब्ध आंकड़ों पर आधारित बताया गया है, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित पुल बैंक घंटे परिकलन में गिनती किए गए हैं।
- (iv) एनएमपीटी ने पहले एसपीएम में प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की कुल 55 सं. का अनुमान लगाया था। तत्पश्चात्, संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने एसपीएम में पोतों का वर्धित जोड़ 60 संख्या है जिसमें वर्ष 2014-15 में दस महीनों (अर्थात् जनवरी 2015 तक) के लिए एसपीएम में एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित पोतों की 55 संख्या के आधार पर 9 अफ्रामेक्स, 50 स्पूजमेक्स और 1 वीएलसीसी शामिल बताया गया है। एमआरपीएल ने अपने द्वारा पूर्वानुमानित पोतों की 71 संख्या पर विचार करने का अनुरोध किया है। यह देखा गया है कि एमआरपीएल द्वारा अपने ईमेल दिनांक 22 दिसम्बर 2014 द्वारा दर्शाया गया 71 का पोत पूर्वानुमान 14.90 मिलियन टन के कच्चा तेल थ्रुपुट हेतु उत्तर परिदृश्य के अधीन पूर्वानुमान है। एमआरपीएल का उक्त ईमेल भी 14.00 और 14.50 मिलियन टन के कच्चा तेल थ्रुपुट हेतु 65 और 68 के पोत पूर्वानुमान दर्शाता है। एमआरपीएल ने बताया है कि कच्चा तेल आयात कम हुआ है क्योंकि वह रिफाइनरी के लिए पहले का स्टॉक खत्म कर रहे हैं। एनएमपीटी ने भी बताया है कि एमआरपीएल का यातायात वर्ष 2014-15 में कम हुआ है। एनएमपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया है कि एमआरपीएल का कच्चा तेल थ्रुपुट कम हुआ है और एसपीएम में 71 पोतों के प्रहस्तन होने की संभावना नहीं है।
- यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसपीएम में एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रतिवेदित पोतों की वास्तविक संख्या वर्ष 2014-15 (जनवरी 2014-15 तक) में 55 पोत है। जब वर्ष 2014-15 के 10 महीनों के लिए बताई गई प्रहस्तित पोतों की संख्या 55 पूर्ण वर्ष के लिए बहिर्वेशन किया जाता है तो यह एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 60 पोतों के स्थान पर 66 पोत होता है। ऐसी स्थिति में, हमारी पोतों की परिकलन संख्या में 66 पर विचार किया गया है अर्थात् एनएमपीटी द्वारा सुविचारित पोतों की संख्या से 10 प्रतिशत अधिक। पोतों की संख्या में वृद्धि का पुल बैंक प्रचालनों के लिए पाइलेज और टग किराया प्रभार दोनों के लिए टगों की ईंधन लागत और जीआरटी घंटों पर प्रभाव पड़ेगा।
- (v) एनएमपीटी ने क्रमशः 780 घंटों और 2245 घंटों पर पाइलेज प्रचालनों तथा पुल बैंक प्रचालनों के लिए टगों के कुल उत्पादक घंटों का परिकलन किया है और आकस्मिकता के लिए 5 प्रतिशत जोड़े हैं। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि अतिरिक्त 5 प्रतिशत गणनाओं में असावधानीवश छूट गए किन्हीं उत्पादक घंटों का ध्यान रखा जा सके। एमआरपीएल अथवा किसी अन्य उपयोक्ता संगठन ने उत्पादक टग घंटों में 5 प्रतिशत आकस्मिकता पर विचार किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, उत्पादक टग घंटों में अनुमानित 5 प्रतिशत आकस्मिकता एनएमपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सुविचारित की गई है।
- (vi) उपर्युक्त विश्लेषण के परिणामस्वरूप और पोतों की संख्या में संशोधन के अधीन, पाइलेज के लिए टग घंटों की कुल संख्या एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 819 घंटों के स्थान पर 900.9 घंटे और पुल बैंक प्रचालनों के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 1538 घंटों की बजाय 1690.5 घंटे होते हैं। दोनों प्रचालनों के लिए घंटों की कुल संख्या एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 2357 घंटों के स्थान पर 2591.4 घंटे होती है। घंटों की संशोधित संख्या ईंधन लागत के अनुमान के लिए सुविचारित की गई है।
- (vii) एचएसडी दर की थोक आपूर्ति के आधार पर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन अर्थात् हाइ स्पीड डीजल (एचएसडी) की इकाई दर रु 61.78 प्रति लिटर बताई गई है। एनएमपीटी ने ईंधन की इकाई दर को प्रचलित दर से अद्यतन करने का अनुरोध किया है। एनएमपीटी ने टिप्पणी की है कि चूंकि संशोधन अगस्त 2013 से मांगा गया है, इसलिए इसने प्रचलित स्तर पर ईंधन दर अद्यतन नहीं की है। प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय ईंधन की इकाई दर सभी प्रशुल्क मामलों में प्रचलित दर पर अद्यतन की गई है। इसलिए, ईंधन की इकाई लागत महापत्तन न्यासों के अन्य प्रशुल्क मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार रु 55.71/लिटर की दर से एचएसडी की प्रचलित दर अद्यतन की गई है।
- (viii) उपर्युक्त विश्लेषण के मद्देनजर, दो टगों के लिए कुल ईंधन लागत रु 208.79 लाख (416 लिटर * 900.9 पाइलेज घंटे * रु 55.71 प्रति लिटर) है जबकि इसके विपरीत एनएमपीटी ने रु 210.00 लाख का अनुमान लगाया है। पुल बैंक प्रचालनों के लिए, ईंधन लागत रु 197.77 लाख (अर्थात् 210 लिटर * 1690.5 पुल बैंक घंटे * रु 55.71 प्रति लिटर) है जबकि इसके विपरीत एनएमपीटी ने रु 200 लाख का अनुमान लगाया है।

(ग).

उपरिव्यय:

एनएमपीटी ने पहले उपरिव्यय, मूल्यहास, आरओसीई का 13 प्रतिशत एसपीएम को आबंटित किया था। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने 12 प्रतिशत की दर से एसपीएम गतिविधि को उपरिव्यय, मूल्यहास, आरओसीई का आबंटन किया है जोकि अगस्त 2013 (एसपीएम गतिविधि की शुरुआत) से जुलाई 2014 तक की अवधि के लिए एक वर्ष में समग्र पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो पर एसपीएम में प्रहस्तित कुल कच्चे तेल को विभाजित करते हुए बताया गया है। एनएमपीटी ने 12 प्रतिशत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना दी है जिसपर विश्वास किया गया है। एमआरपीएल और उपयोक्ताओं में से किसी ने भी लागत मदों के आबंटन के लिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत 12 प्रतिशत पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है।

एनएमपीटी द्वारा अपने 21 जुलाई 2014 प्रस्ताव में अनुमानित उपरिव्यय रु0 638 लाख था जिसमें आबंटित अनुरक्षण निकर्षण, टगों का अनुरक्षण, बोय तथा मूरिंग लांच, अनुरक्षण निकर्षण और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय शामिल हैं। एसपीएम प्रचालनों के लिए इन मदों की प्रासंगिकता के संबंध में इस प्राधिकरण और एमआरपीएल तथा अन्य उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा की गई टिप्पणी के आलोक में, एनएमपीटी ने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में अनुरक्षण निकर्षण, टगों का अनुरक्षण, बोय एवं मूरिंग लांच का आबंटन अलग रखा गया है। एनएमपीटी ने बताया है कि उसने एसबीएम को रु0 233.70 लाख और उसके आबंटित 12 प्रतिशत पर अपने मरीन विभाग के केवल प्रासंगिक वेतन पर विचार किया है जो रु0 28 लाख परिगणित होता है। एनएमपीटी ने मरीन विभाग के आबंटित वेतन के 3.6 प्रतिशत पर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों का आबंटन किया है जोकि रु0 1 लाख होता है। एनएमपीटी द्वारा सुविचारित मरीन विभाग के आबंटित वेतन तथा आबंटित प्रबंधन सामान्य उपरिव्ययों को शामिल करते हुए कुल उपरिव्यय रु0 29 लाख हैं। एमआरपीएल ने अपनी टिप्पणियों दिनांक 10 मार्च 2015 में भी इस आंकड़े को लिया है। यह उपरिव्यय एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित परिकलन में सुविचारित किया गया है। एसपीएम प्रचालनों में लिया गया उपरिव्यय व्ययों की दोहरी गणना से बचने के लिए एनएमपीटी द्वारा महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एआरआर परिकलन से अलग रखा जाना चाहिए।

(घ).

मूल्यहास:

पत्तन ने रु0 108 लाख मूल्यहास को केपिटल निकर्षण, टगों/पोतों/मूरिंग लॉचों, प्रदूषण नियंत्रण, वीटीएमएस और सिग्नल स्टेशन के लिए एसपीएम प्रचालनों में प्रमाजित किया है। एमआरपीएल और अधिकांश उपयोक्ता एसोसिएशनों ने एसपीएम प्रचालनों के लिए आबंटित केपिटल निकर्षण और टगों पर मूल्यहास लागत पर आपत्ति उठाई थी। जब यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए लागत अनुमानन में सुविचारित उपर्युक्त सभी परिसंपत्तियां एसपीएम गतिविधि के लिए प्रासंगिक हैं और उनके द्वारा एसपीएम गतिविधि को उपलब्ध करवाई गई सेवाओं को संक्षेप में स्पष्ट करें, एनएमपीटी ने सामान्य तौर पर बताया है कि मरीन संबंधित गतिविधियों से संबंधित लागत प्रशुल्क में इसके प्रभार से वसूल की जानी है, ग्राहक से जीआरटी आधार पर और इसलिए मूल्यहास व्यय का एक हिस्सा एसपीएम प्रचालनों से प्रभारित किया गया है जैसाकि उक्त प्रचालन एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रत्येक मद की प्रासंगिकता की जांच किए बिना समग्र मरीन गतिविधि से संबंधित है।

जैसाकि पहले बताया गया है, एसपीएम प्रचालनों के लिए किया गया सम्पूर्ण निवेश एमआरपीएल द्वारा प्रोद्भूत किया गया है। जैसाकि एमआरपीएल द्वारा बताया गया है एसपीएम प्रचालनों के संदर्भ में एनएमपीटी द्वारा केपिटल निकर्षण नहीं किया गया है। चूंकि केपिटल निकर्षण पर मूल्यहास का प्रमाजन एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रासंगिक नहीं पाया गया है, इसलिए अलग रखा गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है टगों/मूरिंग लांच के मूल्यहास के संबंध में, पत्तन ने एसपीएम प्रचालनों के लिए ही दो टग किराये पर लिए हैं और सभी प्रचालन लागत और टगों की किराया लागत एसपीएम पोतों से वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, पत्तन बर्थों में सेवाएं प्रदान करने वाले टग/मूरिंग लांच एसपीएम प्रचालनों के लिए नियुक्त नहीं किए गए हैं। इसलिए, इस मद पर मूल्यहास भी अलग रखा गया है। यह बताना प्रासंगिक है कि हालांकि इन दो मदों पर मूल्यहास अलग रखा गया है, परन्तु एनएमपीटी इसे किसी अलाभकारी स्थिति में नहीं कह सकता क्योंकि पत्तन प्रचालनों से संबंधित केपिटल निकर्षण और टगों पर मूल्यहास इसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पत्तन हेतु प्रशुल्क निर्धारित करने के समय पहले ही ले लिया गया था।

एमआरपीएल द्वारा कही गई बात के संबंध में कि पिछले सात या आठ वर्षों से वीटीएमएस का उपयोग नहीं किया गया है और मुख्य हारबर में प्रवेश अथवा बाहर निकलने के लिए पोतों को पोत यातायात प्रबंधन सेवाएं उपलब्ध नहीं करवाई गई हैं, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि वीटीएमएस पूरी तरह से प्रचालन में है और एसपीएम प्रचालनों के लिए सक्रियता से उपयोग किया जा रहा है। रु0 17 लाख से अधिक की लागत की नई वीटीएमएस अप्रैल 2015 में पत्तन में संस्थापित किए जाने की प्रक्रिया भी चल रही है। ऐसी स्थिति में, वीटीएमएस का मूल्यहास एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है।

प्रदूषण नियंत्रण प्रणाली और सिग्नल स्टेशन एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रासंगिक पाए गए हैं और इसलिए इन दो मदों पर मूल्यहास एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित लिए गए हैं।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, एसपीएम प्रचालनों के लिए सुविचारित मूल्यहास एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु0 108 लाख के स्थान पर रु0 6.39 लाख होता है।

एनएमपीटी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसके द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, एसपीएम प्रचालनों में शामिल लागत मदें अलग रखी गई हैं ताकि इन समान लागत मदों की दोहरी गणना से बचा जा सके।

(ङ).

एसपीएम प्रचालनों के लिए संविदा आधार पर पाइलट वेतन:

पत्तन ने बताया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलट संविदा आधार पर नियुक्त किए जाते हैं। इसने टगों के प्रचालन के लिए संविदा आधार पर लिए गए दो पाइलटों के वार्षिक वेतन पर विचार किया है। पत्तन ने कुल वार्षिक लागत में 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है।

वर्ष 2014-15 में निर्णीत प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत वार्षिक वृद्धि 6 प्रतिशत है। यह स्वीकार करते हुए कि एनएमपीटी द्वारा सुविचारित आंकड़े 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं, वर्ष 2014-15 के लिए वेतन लागत पर पहुंचने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करना अनुचित दिखाई नहीं देता है। एमआरपीएल या अन्य उपयोक्ता एसोसिएशनों में से किसी ने भी इस अनुमान पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित दो पाइलटों के वेतन पर विचार किया गया है।

(च).

कुल लागत पर 10 प्रतिशत आकस्मिकता:

उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कुल लागत रु0 2027.05 लाख होती है जिसमें से रु0 772.15 लाख पाइलटेंज सेवाओं के लिए है और रु0 1254.90 लाख पुल बैंक सेवाओं के लिए है जबकि इसके विपरीत एनएमपीटी द्वारा पाइलटेंज सेवाओं के लिए रु. 808.00 लाख और पुल बैंक सेवाओं के लिए रु0 1324.00 लाख कुल रु0 2132.00 लाख अनुमान लगाया गया है। फरवरी 2015 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने इसके द्वारा अनुमानित कुल लागत पर 10 प्रतिशत आकस्मिकता लागू की थी और पाइलटेंज

सेवाओं के लिए रु0 889.00 लाख और पुल बैंक सेवाओं के लिए रु0 1457.00 लाख कुल मिलाकर रु0 2346.00 लाख की 10 प्रतिशत आकस्मिकता सहित कुल लागत पर पहुंचा है।

एनएमपीटी ने बताया है कि कोचीन पत्तन द्वारा टीएएमपी को प्रस्तुत किए गए एसपीएम प्रस्ताव के आधार पर पाइलटेज और पुल बैंक के लिए 10 प्रतिशत पर आकस्मिकताएं उपलब्ध करवाई गई हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने उत्पादक टग घंटों में 5 प्रतिशत आकस्मिकता पर विचार किया है जोकि पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों के आधार पर स्वीकृत किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनएमपीटी द्वारा यथा दावाकृत सीओपीटी में एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय कुल लागत के 10 प्रतिशत की आकस्मिकता पर विचार नहीं किया गया था। टग किराया प्रभार का 10 प्रतिशत सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित उपरिव्ययों के रूप में विचार किया गया था। एनएमपीटी के मामले में, उपरिव्यय का अलग से पहले ही अनुमान लगाया गया है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित आकस्मिकता हमारे द्वारा संशोधित परिकलन में अलग रखी गई है।

(छ). प्रतिलाभः

एनएमपीटी ने पत्तन के स्वामित्व वाली टगों, पाइलट लॉचों, मूरिंग पोतों, वीटीएमएस और प्रदूषण नियंत्रण पर परिसंपत्तियों के निवल मूल्य पर 16 प्रतिशत आरओसीई पर विचार किया है और उसका 12 प्रतिशत एसपीएम प्रचालनों में आबंटित किया है। जैसाकि एमआरपीएल द्वारा सही बताया गया है जब किराये पर ली गई टग एसपीएम प्रचालनों के लिए तैनात की जाती हैं और किराया प्रभार परिकलन में पहले से लिए गए हैं, यह सही नहीं है कि पत्तन स्वामित्व वाली टगों, पाइलट लॉचों और मूरिंग पोतों पर 16 प्रतिशत आरओसीई लागू किया जाए। ये पत्तन स्वामित्व वाले टग/पोत/मूरिंग लॉच एसपीएम गतिविधि के लिए उपयोग नहीं किए जा रहे हैं और इसलिए आरओसीई हेतु परिकलन से अलग रखा गया है। वीटीएमएस और प्रदूषण नियंत्रण प्रणाली एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रासंगिक पाए गए हैं और इसलिए उनपर प्रतिलाभ को एसपीएम गतिविधि में आबंटित किए जाने की जरूरत है। इस प्राधिकरण ने नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का निर्णय लिया है। एनएमपीटी ने 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ परिकलित किया है और उसपर 12 प्रतिशत एसपीएम के लिए आबंटित किया है। ऊपर बताई गई मदों को छोड़कर एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित रु0 88 लाख के स्थान पर एसपीएम गतिविधि के लिए आबंटित प्रतिलाभ रु. 2.75 लाख होता है।

2005 दिशानिर्देशों एवं प्रशुल्क नीति 2015 में निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण के अनुसार, निवेश पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ प्रशुल्क निर्धारित करते समय महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क में स्वीकृत किया गया है। वर्तमान मामले में, चूंकि एनएमपीटी द्वारा तैनात की गई टग किराया आधार पर हैं, इसलिए किराये पर ली गई दो टगों पर निवेश पर प्रतिलाभ के लिए हकदार नहीं है। इस प्रकार, किराये पर ली गई टगों का उपयोग करते हुए एनएमपीटी द्वारा ऑफर की गई पाइलटेज तथा पुल बैंक सेवाओं के लिए इस कार्यवाही में एनएमपीटी को पत्तन द्वारा किए जा रहे व्ययों की प्रतिपूर्ति ही की जा रही है। सीओपीटी में इसी तरह के मामले में जहां पत्तन ने बीपीसीएल-केआरएल द्वारा एसपीएम प्रचालनों के लिए टग किराये पर ली थीं, सीओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय मार्जिन रूप में कुल लागत के 6 प्रतिशत पर विचार किया था। इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 पारित करते समय इस संबंध में सीओपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण स्वीकार किया था। एमआरपीएल ने भी सहमति व्यक्त की है कि 3 प्रतिशत या 6 प्रतिशत का कुछ प्रतिलाभ स्वीकृत किया जा सकता है। सीओपीटी में एसपीएम प्रचालनों के मामले में स्वीकृत दृष्टिकोण से लेते हुए, पाइलटेज शुल्क और पुल बैंक प्रभारों हेतु प्रशुल्क पर पहुंचने के समय कुल संशोधित लागत पर 6 प्रतिशत मार्जिन पर विचार किया गया है।

(ज). उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एनएमपीटी ने टगों के किराया प्रभार की आबंटित लागत, उपरिव्ययों, पाइलट के वेतन, मूल्यहास तथा आरओसीई को इन दो प्रचालनों के लिए क्रमशः 780 और 1465.25 पर उत्पादक टग घंटों के अनुपात में पाइलटेज और पुल बैंक प्रचालनों के बीच आबंटित किया है। एनएमपीटी ने टग घंटों में 5 प्रतिशत आकस्मिकता पर विचार नहीं किया है जिसमें इसने दो सेवाओं के बीच लागत के आबंटन के लिए ईंधन अनुमानन हेतु विचार किया है। चूंकि सुविचारित ईंधन लागत टग घंटों में 5 प्रतिशत आकस्मिकता के साथ है, इसलिए व्ययों का आबंटन किए जाने के समय इसपर विचार करना उपयुक्त है। ऐसी स्थिति में, हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में संशोधित व्यय क्रमशः 900.90 घंटे और 1690.50 घंटे पर पाइलटेज तथा पुल बैंक सेवाओं हेतु संशोधित उत्पादक घंटों के संदर्भ में आबंटित किए गए हैं।

(झ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कुल लागत जमा प्रतिलाभ जोकि अन्य रूप में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) है, रु0 2151.43 लाख होता है जिसमें से रु0 819.44 लाख पाइलटेज सेवाओं के लिए है और रु0 1331.99 लाख पुल बैंक सेवाओं के लिए है जबकि इसके विपरीत एनएमपीटी ने पाइलटेज सेवाओं के लिए रु0 920.00 लाख और पुल बैंक सेवाओं के लिए रु0 1513.00 लाख कुल रु0 2433.00 लाख का अनुमान लगाया है।

(ञ). पाइलटेज शुल्क के लिए प्रस्तावित दरः

(i). पाइलटेज शुल्क की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए, एनएमपीटी ने रु0 920.00 लाख के कुल अनुमानित एआरआर को एनएमपीटी द्वारा अनुमानित 60 एसपीएम पोतों से 46,72,000 जीआरटी पर निर्धारित पोत के जीआरटी में बांटा है। एनएमपीटी ने प्रचालनों की शुरुआत अर्थात् अगस्त 2013 से जनवरी 2015 से प्रहस्तित एसपीएम में पोतों के सांख्यिकी के आधार पर अफ्रामेक्स पोत, स्यूजमेक्स पोत और वीएलसीसी पोत के मामले में क्रमशः 58000, 80000 और 150000 पर पोत के औसत जीआरटी पर विचार किया है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है क्योंकि यह एसपीएम में पूर्व वास्तविक प्रचालनों पर आधारित है। जैसाकि पहले बताया गया है, पोतों की संख्या एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 60 पोतों के बजाय संशोधित कर 66 की गई है। परिणामस्वरूप, पोत का कुल जीआरटी 51,30,000 जीआरटी होता है। पोत के औसत जीआरटी का पोत पैरामीटर एनएमपीटी द्वारा दिए गए अनुसार सुविचारित किया गया है।

एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए और रु0 819.44 लाख के कुल संशोधित एआरआर को 51,30,000 जीआरटी पर निर्धारित पोत के संशोधित जीआरटी में बांटा गया है, पाइलटेज शुल्क रु0 15.97 प्रति जीआरटी परिगणित होता है। विदेशगामी पोत के लिए पाइलटेज शुल्क एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 1 अ.डा. = 61 की विनिमय दर के स्थान पर इस मामले को अंतिम रूप देते समय प्रचलित 1 अ.डा. = 63.51 की विनिमय दर (अर्थात् 15.97 /

63.51) अंगीकृत करते हुए निर्धारित किया गया है। तदनुसार, पाइलटेज शुल्क एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित अ.डा. 0.3228/जीआरटी के स्थान पर अ.डा. 0.2515/जीआरटी होता है। सीओपीटी में भी, एसपीएम प्रचालन के लिए निर्धारित पाइलटेज शुल्क तीन स्लैबों के लिए एकसमान है। चूंकि एनएमपीटी का प्रस्ताव भी तीन स्लैबों के लिए एकसमान दर हेतु है, इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित इसी दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया है।

एमआरपीएल ने पुष्टि की है कि कच्चा तेल आयात किया जाता है और सभी पोत विदेशगामी पोत होंगे। तटीय पोत बहुत ही कम मामलों में संभावित होता है। एनएमपीटी ने पोत की इस श्रेणी के लिए योग्य 40 प्रतिशत रियायत लागू करते हुए तटीय पोत के लिए पाइलटेज शुल्क का प्रस्ताव किया है। तटीय पोत के लिए पाइलटेज शुल्क इसके विदेशी काउंटर पार्ट के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है यदि कोई तटीय पोत प्रहस्तित किया जाता है जोकि एमआरपीएल के बताए अनुसार बहुत ही कम है।

(ट) पुल बैंक प्रचालनों के लिए प्रस्तावित दर :

(i) पुल बैंक प्रचालनों हेतु प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए, एनएमपीटी ने रु. 1513.00 लाख के कुल अनुमानित एआरआर को 60 एसपीएम पोतों के लिए पुल बैंक प्रचालनों हेतु कुल 1465 अग घंटों में बांट दिया है और रु. 103,276/टग घंटा का टग किराया प्रभार निर्धारित किया है। यहां एनएमपीटी ने भी ईंधन लागत में इसके द्वारा यथा सुविचारित 1538 टग घंटों (5 प्रतिशत आकस्मिकता सहित) पर विचार नहीं किया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में, टग घंटे 1690.50 घंटे सुविचारित किए गए हैं जैसा ईंधन लागत के अनुमानन के लिए विचार किया गया है।

एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए और रु. 1331.99 लाख के कुल संशोधित एआरआर को बांटते हुए 66 पोतों के लिए पुल बैंक प्रचालनों हेतु 1690.50 टग घंटे में संशोधित किया है, टग किराया प्रभार रु. 78,792.72 प्रति टग घंटा परिगणित होता है। विदेशगामी पोत के लिए पुल बैंक प्रभार एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 1 अ.डा. = 61 की विनिमय दर के स्थान पर इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित 1 अ.डा. = 63.51 (78,792.72 / 63.51) की विनिमय दर अंगीकृत करते हुए निर्धारित किया गया है। तदनुसार, पुल बैंक प्रभार एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित अ.डा. 1693.00/टग घंटा के स्थान पर अ.डा. 1240.63/टग घंटा होता है। तटीय पोत के लिए पुल बैंक प्रभार एनएमपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है।

(ii) एमआरपीएल द्वारा संस्थापित एसपीएम प्रचालनों हेतु पाइलटेज शुल्क और टग किराया प्रभारों के निर्धारण से संबंधित लागत विवरण की प्रति **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है।

(viii) घाटशुल्क:

एनएमपीटी ने अपने जुलाई 2014 के प्रस्ताव में एसपीएम में कच्चे तेल हेतु रु. 46.03 प्रति टन का घाटशुल्क प्रभार प्रस्तावित किया था। फरवरी 2015 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में इसे संशोधित कर रु. 35.00 प्रति टन किया गया है। तथ्यात्मक स्थिति बताते हुए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में जैसा बताया गया है, प्रस्तावित घाटशुल्क दर राजस्व पूर्व निर्धारित माडल का अनुसरण करते हुए निर्धारित की गई है। एनएमपीटी ने अगस्त 2013 में एसपीएम को वर्ष 2012-13 में बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कच्चे तेल की मात्रा के स्थानांतरण के लेखा पर इसके द्वारा पूर्व निर्धारित राजस्व का अनुमान लगाया था और एसपीएम प्रचालनों के लिए घाटशुल्क दर पर पहुंचा था ताकि राजस्व पूर्व निर्धारण की क्षतिपूर्ति की जा सके। राजस्व हानि पर पहुंचने के लिए, एनएमपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए कच्चे तेल हेतु औसत घाटशुल्क दर का परिकलन किया है। तथापि, इसने एक टिप्पणी द्वारा बताया है कि यदि एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कच्चे तेल के लिए घाटशुल्क दर रु. 59.06/प्रति टन की बजाय रु. 51.80/प्रति टन की दर पर विचार किया जाता है तो राजस्व पूर्वनिर्धारण के आधार पर घाटशुल्क दर रु. 35/- प्रति टन की प्रस्तावित दर के बजाय रु. 31/मी.ट. होती है। एमआरपीएल ने राजस्व पूर्वनिर्धारण माडल पर आपत्ति करते समय भी एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत राजस्व पूर्वनिर्धारण दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए घाटशुल्क दर की गणना भेजी थी परन्तु बर्थ सं. 13 तथा 14 में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित कच्चा तेल यातायात आंकड़ों को संशोधित किया था और अपनी ओर से रु. 22.19 प्रति टन की दर से परिकलित कच्चे तेल की विभिन्न घाटशुल्क दर को भी अंगीकृत किया था जोकि एनएमपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन में पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर नहीं है।

राजस्व पूर्वनिर्धारण माडल का अनुसरण करते हुए किया गया घाटशुल्क दर का परिकलन 2005 दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा प्रतिलाभ माडल के अनुसार नहीं पाया गया है जिसके अधीन एनएमपीटी ने न तो अपना प्रस्ताव दाखिल किया था और न ही यह वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार है, जहां राजस्व पूर्वनिर्धारण माडल नए कार्गो/सेवा हेतु दर प्रस्तावित करने के लिए विकल्पों में से एक नहीं है।

जबकि एनएमपीटी ने पाइलटेज तथा पुल बैंक प्रभारों हेतु लागत जमा प्रतिलाभ माडल का अनुसरण किया है, इसने घाटशुल्क दर का प्रस्ताव करने के लिए इसका अनुसरण नहीं किया है। चूंकि एनएमपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अंगीकृत लागत जमा प्रतिलाभ के अनुसार नहीं है, एनएमपीटी एवं एमआरपीएल द्वारा प्रेषित घाटशुल्क गणना की गहन जांच नहीं की गई है।

जैसाकि पहले बताया गया है, वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1. महापत्तन न्यासों में से किसी में समान कार्गो/सेवा हेतु निर्धारित दरें अंगीकृत करते हुए नए कार्गो/सेवा हेतु दरों के निर्धारण की अनुमति देता है।

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में बीपीसीएल-कोच्चि रिफाइनरी द्वारा प्रचालित एसपीएम के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर रु. 25 प्रति टन है जोकि संबद्ध पक्षों के बीच परस्पर सहमति दर है। इस प्राधिकरण ने यही घाटशुल्क दर आदेश सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 द्वारा अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में परस्पर सहमत अस्थायी दर के रूप में भी अनुमोदित की गई है। ऐसी स्थिति में, एसपीएम प्रचालनों के लिए अस्थायी प्रशुल्क अनुमोदित करते समय मई 2014 में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में यथा अनुमोदित रु. 25 प्रति टन की दर से एसपीएम प्रचालनों हेतु घाटशुल्क दर निर्धारित करना उचित पाया गया है। यह वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 में निर्धारित दृष्टिकोणों में से एक का अनुसरण है।

- (ix) पाइलट रद्दीकरण/विराम प्रभार: पत्तन ने फरवरी 2015 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 140 प्रति टग/घंटा की दर से पाइलट रद्दीकरण/विराम प्रभारों का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई लागत गणना नहीं भेजी है। उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फरवरी 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित एनएमपीटी के मौजूदा दरमान विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 75 की दर से पाइलट की सेवाओं के मांगपत्र के रद्दीकरण हेतु प्रभार और पाइलट के विराम हेतु प्रभार प्रथम घंटे अथवा उसके भाग के लिए अ.डा. 37.50 और उसके बाद प्रत्येक अनुवर्ती हिस्से के लिए अ.डा. 31.25 निर्धारित करता है। पाइलट की सेवाओं के मांग पत्र के रद्दीकरण हेतु प्रभार और विराम प्रभार को निरोधक के रूप में कार्य करना है। इसके द्वारा प्रस्तावित दर के समर्थन में एनएमपीटी द्वारा प्रेषित किसी लागत गणना के अभाव में, मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रभार इस मद के लिए लागू हो सकते हैं। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि सीओपीटी में भी एसपीएम गतिविधि के लिए पाइलट विराम/रद्दीकरण हेतु पृथक प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। इसलिए, यह कहते हुए नोट निर्धारित किया गया है कि एसपीएम गतिविधि के लिए पाइलट विराम/रद्दीकरण एनएमपीटी के दरमानों के अध्याय II – पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.3 में निर्धारित किए जाएंगे। एक यह टिप्पणी भी शामिल की गई है कि एनएमपीटी के दरमानों में निर्धारित परिभाषाएं, सामान्य निबंधन एवं शर्तें तथा अन्य प्रासंगिक शर्तें लागू होंगी। इस बारे में एक पृथक टिप्पणी एनएमपीटी के दरमानों में भी निर्धारित की गई है।
- (x) जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अधीन दाखिल किया गया है। एनएमपीटी ने इस सेवा के लिए किसी कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया है क्योंकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अधीन ऐसी आवश्यकता नहीं है। तथापि, प्रशुल्क नीति 2015 कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 5.7.1 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि नए कार्यों/सेवा के मामले में प्रशुल्क के साथ कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित किए जाएं। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमआरपीएल द्वारा एसपीएम प्रचालन किए गए हैं। एनएमपीटी पत्तन तथा पाइलटेंज में ही पोत के प्रवेश के रूप में मुख्य रूप से पोत संबंधित सेवाएं उपलब्ध करवाता है। पोत की बर्थिंग शामिल नहीं है। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे सकल आउटपुट और पोत वापसी समय के रूप में उत्पादकता पैरामीटर इस मामले में प्रासंगिक हो सकते हैं। पत्तन को सलाह दी जाती है कि प्रचालनों में प्राप्त किए गए अनुभव के आधार पर अगले संशोधन के दौरान एसपीएम प्रचालन के लिए उपयुक्ततः कार्यनिष्पादन पैरामीटर प्रस्तावित करें।
- (xi) सामान्य तौर पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भावी प्रभाव से हैं। तथापि, एनएमपीटी ने अगस्त 2013 से अर्थात् एसपीएम प्रचालनों के शुरू होने से अंतिम प्रस्तावित दर के अनुमोदन की मांग की थी। इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सीओपीटी की दर अंगीकृत करते हुए अस्थायी दर अनुमोदित करते समय निर्णय दिया था कि यदि, अंतिम दर के निर्धारण के समय, यह पाया जाता है कि अस्थायी आधार पर सीओपीटी दरों का अंगीकरण पत्तन के लिए मुश्किल खड़ी करेगा, तो अंतिम दर का निर्धारण 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 का अनुसरण करते हुए उपयुक्त तरीके से संव्यवहार किया जाएगा। इस मामले के विश्लेषण से, यह देखा गया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम घाटशुल्क दर और पत्तन देयताएं मई 2014 में अस्थायी तौर पर अनुमोदित प्रशुल्क में यथा अनुमोदित के समान हैं। अस्थायी दर और अंतिम दर में केवल अन्तर पाइलटेंज शुल्क और पुल बैक प्रभारों दोनों के मामले में है जो एसपीएम में पोत संबंधित प्रचालनों के अधीन आते हैं। पाइलटेंज शुल्क के संबंध में, अनुमोदित दर अस्थायी दरों के मुकाबले 41.00 प्रतिशत कम पाई गई है और पुल बैक प्रचालनों के लिए यह मई 2014 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अस्थायी दरों से 104.54 प्रतिशत अधिक है। हालांकि प्रतिशतता के मामले में अन्तर दिखाई देता है, अस्थायी दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर एक वर्ष के लिए राजस्व अनुमानन की गणना 66 सं. के पोत यातायात पर आधारित है और गणना में यथा सुविचारित जीआरटी पैरामीटर तथा टग घंटे दर्शाते हैं कि पूर्ण रूप में भिन्नता महत्वपूर्ण नहीं है जिससे पत्तन को मुश्किल हो। इसलिए, एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दर को भावी प्रभाव दिया गया है। अनुमोदित दर राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से लागू होगी। इस प्राधिकरण द्वारा 29 अगस्त 2013 से अथवा एसपीएम प्रचालन की शुरुआत से, जो भी पहले हो, अस्थायी दर अनुमोदित की जाएगी और सीओपीटी द्वारा तब तक वसूल की जाएगी जब तक इस आदेश में अनुमोदित अंतिम दरें नियमित रूप से लागू नहीं हो जाती हैं। आदेश दिनांक 20 मई 2014 में अनुमोदित अस्थायी दरों की वैधता की अवधि इस सीमा तक संशोधित की जाती है।
- (xii) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश और प्रशुल्क नीति 2015 निर्धारित करते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों की वैधता अवधि तीन वर्ष होगी। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन अपने दरमानों के संशोधन के लिए प्रस्ताव पहले ही दाखिल कर चुका है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। इसलिए, यह उपयुक्त पाया गया है कि एसपीएम प्रचालनों के लिए अनुमोदित दरों की वैधता इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित की जाने वाली दरों के सामान्य मान की वैधता के साथ सह-टर्मिनस बनाए गए हैं ताकि एनएमपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन के साथ ही भविष्य में एक साथ इस प्रशुल्क की समीक्षा की जा सके।
18. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में एमआरपीएल द्वारा प्रचालित एसपीएम प्रचालनों के लिए **अनुबंध-II** के अनुसार अंतिम दरें अनुमोदित करता है और प्रशुल्क आदेश दिनांक 20 मई 2014 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अस्थायी दरों के स्थान पर एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में इसे परिवर्तित करता है।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

अनुबंध - I

एमआरपीएल द्वारा संस्थापित एसपीएम के लिए न्यू मंगलूर पल्टन न्यास में सिंगल प्लॉट ड्रॉइंग (एसपीएम) के लिए पाइलटेंज शुल्क और टग किराया प्रभार (पुल बैक) का परिकलन

रु. लाखों में प्रति टग

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21-07-2014 में प्रेषित अनुमान			एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित			टिप्पणी
1	टर्गों का किराया प्रभार										
	2 टर्गों के लिए कुल किराया प्रभार	1708.00 (रु. 2.34 लाख प्रतिदिन प्रति टग x 365 दिन x 2 टग)			1518.00 (रु. 2.08 लाख प्रतिदिन प्रति टग x 365 दिन x 2 टग)			1518.40 (रु. 2.08 लाख प्रतिदिन प्रति टग x 365 दिन x 2 टग)			
2	ईंधन लागत										
(i)	पाइलटेज के लिए	--			210.00 (2 टग के लिए ईंधन 416 लिटर * 819 पाइलटेज घंटे * रु. 61.78 प्रति लि0)			208.79 (2 टगों के लिए ईंधन 416 लिटर * 900.9 घंटे पाइलटेज * रु. 55.71 प्रति लि0)			(डब्ल्यू.एन.1 एवं 3)
(ii)	पुल बैक के लिए	--			200.00 (टग के लिए ईंधन 210 लिटर * 1538 घंटे पुल बैक * रु. 61.78 प्रति लि0)			197.77 (टग के लिए ईंधन 210 लिटर * 1690.5 घंटे पुल बैक * रु. 55.71 प्रति लि0)			(डब्ल्यू.एन.1 एवं 4)
	कुल ईंधन लागत [क्र.सं.2(i) + 2(ii)]	2262.00 (1410 लि0 /घंटा * रु. 61.78/लि0 * 2597 टग घंटे)			410.00			406.56			
3	उपरिव्यय										
(i)	एसपीएम को आबंटित मरीन विभाग का वार्षिक वेतन	--			28.00 (233.70 लाख वार्षिक * 12%)			28.04 (233.70 लाख वार्षिक * 12%)			
(ii)	एसपीएम को आबंटित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय	--			1.00 (2800000*30%*12%)			1.01 (2800000*30%*12%)			
	कुल उपरिव्यय [क्र.सं.3(i) + 3(ii)]	638.00			29.00			29.05			
4	कुल लागत (क्र.सं. 1+2+3)	4608.00			1957.00			1954.01			
	पाइलटेज और पुल बैक के बीच लागत का आबंटन	पाइलटेज	पुल बैक	जोड़	पाइलटेज	पुल बैक	जोड़	पाइलटेज एवं टोइंग	पुल बैक	जोड़	
5	वास्तविक टग घंटे	1210.00	1263.00	2473.00	780.00	1465.00	2245.00	900.90	1690.50	2591.40	(डब्ल्यू.एन.1)
6	टग के किराया घंटे				527	991	1518	527.87	990.53	1518.40	
(i)											
(ii)	उपरिव्यय				10	19	29	10.10	18.95	29.05	
7	टग घंटों पर आबंटित निर्धारित लागत का जोड़	--	--	--	537	1010	1547	537.97	1009.48	1547.45	
8	टग पर ईंधन लागत का आबंटन	--	--	--	210	200	410	208.79	197.77	406.56	(डब्ल्यू.एन.5)
9	कुल लागत का आबंटन	2255	2353	4608	747	1210	1957	747	1207	1954	

10	आबंटित मूल्यदास	57	60	117	38	70	108	2.22	4.17	6.39	(हक्यू एन.6)
11	आबंटित पाइलटेज प्रभार	8	9	17	23	43	67	23.17	43.48	66.65	(हक्यू एन.7)
12	कुल लागत (क्र.सं. 9+10+11)	2320	2422	4742	808	1324	2133	772.15	1254.90	2027.05	
13	जोड़े : 10 प्रतिशत आकस्मिकताएं	0	0	0	81	132	213	0.00	0.00	0.00	
14	कुल लागत (12+13)	2320	2422	4742	889	1457	2346	772.15	1254.90	2027.05	
15	(i) सामान्य परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	46	49	95	31	57	88	0.96	1.79	2.75	(हक्यू एन.8)
	(ii) टीएएमपी द्वारा सुविचारित कुल लागत पर 6 प्रतिशत की दर से मार्जिन (क्र.सं. *6%) जैसा सीओपीटी द्वारा किया गया है	0	0	0	0	0	0	46.33	75.29	121.62	
	कुल आरओसीई (15(i)+15(ii))	46	49	95	31	57	88	47.28	77.09	124.37	
16	कुल लागत जमा प्रतिताम (एआरआर) (क्र.सं. +14+15)	2366	2471	4837	920	1513	2433	819.44	1331.99	2151.43	
17	कुल जीआरटी	42,94,000	42,94,000	--	46,72,000	46,72,000	--	51,30,000	51,30,000	--	(हक्यू एन.2)
18	(क). पाइलटेज रु० में / जीआरटी (क्र.सं. 16/17)	55.09	--	--	19.69	--	--	15.97	--	--	
	(ख). पाइलटेज दर/जीआरटी अ. डा. में (विदेशगामी पोत)		--	--	0.3228	--	--	0.2515	--	--	
	(i). 30000 जीआरटी तक	1.92 परन्तु न्यूनतम डा. 5760									
	(ii). 30001 से 60000 जीआरटी तक	57,600 + डा. 1.54 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक									
	(iii). 60001 और अधिक	1,03,800 + डा. 1.36 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक									
	(ग). पाइलटेज दर/जीआरटी रु० में (तटीय पोत के लिए)		--	--	11.59	--	--	9.58	--	--	
	(i). 30000 जीआरटी तक	70.21 परन्तु न्यूनतम रु० 2,10,630									
	(ii). 30001 से 60000 जीआरटी तक	21,06,300 + रु० 56.37 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक									
	(iii). 60001 और अधिक	37,95,600 + रु० 49.66 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक									
19	(क). टग किराया/टग घंटे रु० में (क्र.सं. 16/5)	--	1,95,645	--	--	1,03,276	--	--	78,792.72	--	

(ख). टग किराया दर/टग घंटे अ.डा. में (विदेशगामी पोतों के लिए)	--	5345	--	--	1693	--	--	1,240.63	--	
(ग). टग किराया दर/टग घंटे रु० में (तटीय पोत के लिए)		195627			61966			47,275.45		

गणना टिप्पणी: 1 (टग घंटे)

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21-07-2014 में प्रेषित अनुमान				एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएमपी द्वारा सुविारित अनुमान			
		पोतों की सं.	पाइलटज (घंटे/पोत)	पुल बैक (घंटे/पोत)	जोड़	पोतों की सं.	पाइलटज (घंटे/पोत)	पुल बैक (घंटे/पोत)	जोड़	पोतों की सं.	पाइलटज (घंटे/पोत)	पुल बैक (घंटे/पोत)	जोड़
(i).	पाइलटज के लिए												
(क)	बर्धिंग	--	12	0	12	--	10	0	10	--	10	0	10
			(6 घंटे * 2 टग)				(5 घंटे * 2 टग)				(5 घंटे * 2 टग)		
(ख)	अबर्धिंग	--	10	0	10	--	3	0	3	--	3	0	3
			(5 घंटे * 2 टग)				(3 घंटे * 1 टग)				(3 घंटे * 1 टग)		
(ii)	पुल बैक के लिए												
(क)	अक्रामेक्स	8	0	16	16	9	0	17.5	17.5	10	0	17.5	17.5
(ख)	वीएलसीसी	1	0	31	31	1	0	32.5	32.5	1	0	32.5	32.5
(ग)	स्यूजमेक्स	46	0	24	24	50	0	25.5	25.5	55	0	25.5	25.5
		55	22	71	93	60	13	75.5	88.5	66	13	75.5	88.5
(iii)	कुल उत्पादक टग घंटे (पोतों की सं. * घंटे)	--	1210.00	1263.00	2473.00	--	780.00	1465.00	2245.00	--	858.00	1610.00	2468.00
(iv)	जोड़े 5 प्रतिशत आकरिमकता	--	60.50	63.15	123.65	--	39.00	73.25	112.25	--	42.90	80.50	123.40
(v)	कुल उत्पादक टग घंटे ((iii)+(iv))	--	1271	1326	2597	--	819	1538	2357	--	900.90	1690.50	2591.40

गणना टिप्पणी : 2 (पोतों की जीआरटी)

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21-07-2014 में प्रेषित अनुमान				एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएमपी द्वारा सुविारित अनुमान			
		औसत जीआरटी	पोतों की सं.	कुल जीआरटी		औसत जीआरटी	पोतों की सं.	कुल जीआरटी		औसत जीआरटी	पोतों की सं.	कुल जीआरटी	
(i)	अक्रामेक्स	58000	8	464000		58000	9	522000		58000	10	580000	
(ii)	वीएलसीसी	80000	46	3680000		80000	50	4000000		80000	55	4400000	
(iii)	स्यूजमेक्स	150000	1	150000		150000	1	150000		150000	1	150000	
	कुल			4294000			60	4672000			66	5130000	

गणना टिप्पणी : 3 (2 टग/घंटा के लिए ईंधन लिटरों में)

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 में प्रेषित अनुमान		टीएमपी द्वारा सुविारित एनएमपीटी के अनुमान	
(क)	ओशन आयकान		176		176
(ख)	डीजल जनरेटर		30		30

(2)	टग : 2		
(क)	ओशन ब्रीज	176	176
(ख)	डीजल जनरेटर	34	34
	जोड़	416	416

गणना टिप्पणी : 4 (1 टग/घंटा के लिए ईंधन लिटरों में)

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 में प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा सुचारित एनएमपीटी के अनुमान
		176	176
(ख)	डीजल जनरेटर	34	34
	जोड़	210	210

गणना टिप्पणी: 5 (ईंधन लागत)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 में प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित		
			पाइलटेज	पुल बैक	कुल	पाइलटेज	पुल बैक	कुल
(i)	टगों की सं. के लिए उपभोग	टग	2	1	--	2	1	--
(ii)	उपभोग	लिटर	416	210	626	416	210	626
(iii)	घंटों की सं.	घंटे	780	1465	2245	858	1610	2468
(iv)	जोड़े : 5 प्रतिशत आकस्मिकता	घंटे	39	73	112	42.9	81	123.4
(v)	कुल घंटे	घंटे	819	1538	2357	900.9	1690.5	2591.4
(vi)	कुल उपभोग	घंटे	340704	322980	663684	374774.4	355005	729779.4
(vii)	दर प्रति लिटर (रु० में)	रु०	61.78	61.78	--	55.71	55.71	--
(viii)	कुल ईंधन लागत (रु० में)	रु०	210.00	200.00	410.00	208.79	197.77	406.56

गणना टिप्पणी: 6 (मूल्यहास)

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 में प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित
(क)	केपिटल निकर्षण	214.59	0.00
(ख)	टग/पोत/एमएल	632.01	0.00
(ग)	बोय	4.01	4.01
(घ)	प्रदूषण नियंत्रण	5.19	5.19
(ङ)	वीटीएमएस	43.91	43.91
(च)	सिग्नल स्टेशन	0.13	0.13
(ii)	कुल	899.84	53.24
(iii)	कुल के 12 प्रतिशत की दर से एसपीएम को आबंटित	107.98	6.39
(iv)	एसपीएम को आबंटित कुल मूल्यहास	108	6.39

गणना टिप्पणी : 7 (पाइलटेज प्रभार)

रु0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 में प्रेषित अनुमान	टीएमपी द्वारा संशोधित
(ii).	2 पाइलटों की औसत मासिक वेतन	324000	324000
(iii).	जोड़े: अतिरिक्त एसपीएम भत्ता	200000	200000
(iv).	जोड़	524000	524000
(v).	वार्षिक वेतन	6288000	6288000
(vi).	जोड़े : 6 प्रतिशत वृद्धि	377280	377280
(vii).	जोड़	6665280	6665280
(viii).	जोड़ रु0 लाखों में	67	66.65

गणना टिप्पणी : 8 (आरओसीई)

रु0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11-02-2015 में प्रेषित अनुमान	टीएमपी द्वारा संशोधित
(क).	टग वाराही	18309837	0.00
(ख).	टग स्वर्णा ?	52314899	0.00
(ग).	टग काबिनी	117701657	0.00
(घ).	टग ईश्वरी	179671191	0.00
(ङ).	टग थुंगा	3147378	0.00
(च).	एमएल रोजा	4608493	0.00
(छ).	पाइलट लांच (पीएल) कुरुसुदई	27370941	0.00
(ज).	पीएल कावेरी	8483013	0.00
(झ).	पीएल मल्लिका	1276749	0.00
(ञ).	एसआई अवेक्षणा	1555061	0.00
(ट).	मूरिंग पोत माल्या	29861565	0.00
(ठ).	वीटीएमएस	13279854	13279854
(ड).	प्रदूषण नियंत्रण उपस्कर	1037920	1037920
(ii).		458618558	14317774
(iii).	आरओसीई 16 प्रतिशत की दर से	73378969.28	2290844
(iv).	एसपीएम को 12 प्रतिशत की दर से आबंटित आरओसीई	8805476.314	274901.3
(v).	एसपीएम गतिविधि के लिए सुविचारित कुल आरओसीई	88	2.75

अनुबंध - II

राजपत्र सं. 38 द्वारा 21 फरवरी 2012 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित आदेश सं. टीएमपी/34/2010-एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास की मौजूदा दरमानों में एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दरों का अनुसरण करते हुए आदेश सं. टीएमपी/17/2014-एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अस्थायी दरों को बदलना।

(i). एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में अध्याय II - पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.1. - पत्तन देयताएं:

प्रभार्य पोत (15 टन और अधिक के समुद्रगामी पोत)	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगमान की बारंबारता	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु0 में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु0 में)
एसपीएम में कच्चे तेल का टैंकर	0.143	2.32	प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश

- (ii). एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में अध्याय II – पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.2 – पाइलटेज में मद (iii) :

पोतों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
(iii). एसपीएम प्रचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क		
(क). 30000 जीआरटी तक	0.2515	9.58
(ख). 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी		
(ग). 60001 जीआरटी और अधिक		

- (iii). एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में अध्याय II – पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.2.1. – एसपीएम प्रचालनों के लिए टग किराये पर लेने हेतु प्रभार:

2.2.1. टग किराये पर लेने के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति टग घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
एसपीएम प्रचालनों के लिए टग किराया प्रभार	1,240.63	47,275.45

- (iv). एनएमपीटी के मौजूदा दरमानों में अध्याय III – घाटशुल्क प्रभार की अनुसूची के अधीन अनुसूची 3.2 बल्क कार्गो के अधीन क्र.सं. 3(i):

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)
3.	पी.ओ.एल.			
	(j). एसपीएम में कच्चा तेल	मी.ट.	25.00	25.00

टिप्पणियां:

- (i). पाइलटेज सेवाओं/पाइलट के विराम का मांगपत्र रद्दीकरण हेतु प्रभार एनएमपीटी के मौजूदा एसओआर में अध्याय-II पोत संबंधित प्रभार के अधीन अनुसूची 2.3. – पोत के विराम प्रभार में यथा निर्धारित वसूल किया जाएगा।
- (ii). अनुसूची 1.1. और 1.2. में क्रमशः निर्धारित परिभाषाएं, सामान्य निबंधन एवं शर्तें और न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित कोई अन्य प्रासंगिक शर्तें लागू होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 20th July, 2015

No. TAMP/17/2014-NMPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for fixation of final rates for handling of vessels at Single Point Mooring facility at the New Mangalore Port as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/17/2014-NMPT

New Mangalore Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 2nd day of July, 2015)

This case relates to a proposal filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of final rates for handling of vessels at SPM facility at NMPT.

2. The background of this case is as given below:

- (i). This Authority had passed an Order No. TAMP/34/2010-NMPT dated 6th January, 2012 approving the general revision of Scale of Rates of NMPT.
- (ii). During the advanced stage of processing of the last general revision case [reference para 15 (vi)], the NMPT made a mention that it expected the Single Point Mooring (SPM) operations of the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) to commence in the year 2012-13. However, the NMPT had not proposed any separate rate for SPM operations as recorded in para 15(xix) of the said Order. Hence, the NMPT was advised to file a separate proposal for levy of tariff for SPM operations by MRPL well ahead of commencement of the proposed operation based on cost of such operations. The Order also stated that till a separate rate for SPM is determined, the wharfage rate prescribed for crude and POL in the Scale of Rates of NMPT will apply to crude oil and POL handled at the SPM.
- (iii). (a). Subsequently, the MRPL vide its letter dated 21st August 2013 informed that the SPM project which is completely funded by MRPL at a cost of ₹1044 crores has been commissioned and is ready for use. It further stated that no separate tariff exists in the existing Scale of Rates of NMPT for pilotage/ wharfage charge for SPM operations and the NMPT is yet to file a proposal.
- (b). The MRPL in the said letter has agreed to pay wharfage rate for SPM at ₹25 per tonne and pilotage fee as prescribed in Cochin Port Trust (COPT) Scale of Rates for SPM facility thereat on provisional basis.
- (c). In this backdrop, the MRPL requested this Authority to direct NMPT to fix pilotage charge, tug hire charge and wharfage same as prescribed for SPM facility in COPT.
- (iv). (a). In the context of submission made by MRPL, a letter dated 11 September 2013 was addressed to the NMPT forwarding a copy of the letter of the MRPL drawing reference to the Order dated 6 January 2012 and requesting the NMPT to file a suitable proposal for fixation of tariff for SPM operation at NMPT.
- (b). Subsequently at the joint hearing held in another case of NMPT on 14 February 2014, this matter was again raised by the MRPL. The NMPT agreed to file a proposal for levy of tariff for SPM operations (by MRPL) at NMPT in a month's time i.e. by 14 March 2014 along with detailed calculation in support of its proposal. Further, the NMPT also agreed that as an interim measure it will file a proposal by 24 February 2014 for levy of rate on adhoc basis for SPM operations after obtaining consent from the concerned users as an interim arrangement till the final rates are determined.
- (c). In this context, the NMPT was requested vide our letter dated 19 February 2014 to file its proposal as agreed by the port within the stipulated date.
- (v). (a). In this backdrop, the NMPT vide its letter dated 24 February 2014 had filed a proposal seeking approval of rates for SPM operations on provisional basis till the final rates are determined by this Authority.
- (b). The NMPT was requested vide our letter dated 25 February 2014 to forward consent from the concerned users with reference to its proposal dated 24 February 2014 for approval of provisional rates for SPM operations.
- (c). In response, the NMPT, vide its letter dated 2 April 2014, forwarded the consent letter of MRPL dated 25 March 2014. The NMPT stated that the MRPL has conveyed consent for the adoption of the following rates prescribed in COPT for SPM operations in totality on provisional basis:

(a).	Port dues	@ US \$ 0.377 per GRT
(b).	Pilotage charges	@ US \$ 0.4259 per GRT
(c).	Wharfage	₹25/- per MT
(d).	Tug Hire charges	US \$ 606.56 per hour

The NMPT has also stated that its letter dated 2 April 2014 supersedes its earlier letter dated 24 February 2014.

3.1. In view of the above and as the NMPT had furnished consent of the MRPL for the rates proposed by the port vide its letter dated 2 April 2014 and also recognizing that the commercial operations at the SPM had commenced, this Authority has passed a detailed Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated on 20 May 2014 approving provisional rates for the SPM facility with retrospective effect from the date of commencement of the commercial operations i.e. 29 August 2013. The provisional rates approved by this Authority in the said Order are as follows:

Sr. No.	Particulars	Unit of levy	Foreign going vessels (in US \$)	Costal vessels (in ₹)
(1).	Port dues	Rate per GRT	0.143	2.32
(2).	Pilotage fees for SPM operations	Rate per GRT	0.4259	11.69
(a).	Upto 30000 GRT			
(b).	30001 GRT to 60000 GRT			
(c).	60001 GRT and above			
(3).	Hire charges for tugs for SPM operations	Rate per tug hour or part thereof	606.56	16645.00
(4).	Wharfage on crude oil at SPM	Rate per MT	25.00	25.00

3.2. With reference to the said Order approving provisional rates for SPM, the NMPT vide its letter no.PT/FIN/REV/SOR/SPM/2013-14 dated 4 August 2014 has made submissions. The main submissions made by the NMPT in its letter dated 4 August 2014 are summarized below:

- (i). The aforesaid Order approving provisional rates for SPM facility is not in conformity with the proposal filed by NMPT and the consent letter furnished by MRPL. NMPT had filed the proposal seeking approval for adoption of Cochin Port Trust rates in totality on provisional basis for handling vessels at SPM facility. However, in the orders passed by this Authority, the rate for Port dues is prescribed @ US \$ 0.143 per GRT as prevailing in the SOR of NMPT instead of the rates proposed adopting the COPT Port dues @ US \$ 0.377 per GRT.
- (ii). The rate of Port dues of NMPT has not been revised from 2006 onwards. The NMPT has sent a modified proposal with detailed calculations for SPM operations to the Authority vide letter dated 21 July 2014. The modified proposal of NMPT seeks approval of rates for SPM facility which are higher than the provisional rates notified by the Authority. The provisional rates notified by the Authority is resulting in some refunds to be made to the parties for vessel related operations at SPM.
- (iii). In view of the above position, the NMPT has requested to review the orders and to accord approval for adoption of the rates of COPT provisionally in totality by restoring the rates for Port dues as prevailing in the SOR of COPT till the final rates are determined. The port has also proposed to refund any amount due only after the final rates are determined by the Authority for SPM activities. NMPT has vide its letter dated 9 September 2014 followed up the same matter.

3.3. In this regard, it is clarified that the NMPT while filing its proposal for interim tariff arrangement for SPM operations had proposed port dues as prescribed in the Scale of Rates of Cochin Port Trust. The reason for prescribing port dues as prescribed in the existing Scale of Rates of NMPT while passing the Order approving interim tariff arrangement for SPM operations has been furnished is elaborately by this Authority in para 4.6 of the Order dated 20 May 2014. The relevant extract of said Order is reproduced below:

“4.6. The NMPT has proposed to adopt the port dues of US\$0.377 per GRT per entry for foreign-going vessel as per the port dues prescribed in the existing Scale of Rates of the COPT. Port dues is a fee for entry of vessel into the port. At COPT, the port dues for Crude oil tankers at SBM has been

prescribed at par with the port dues for tanker vessels at the berths. The existing Scale of Rates of NMPT prescribes uniform port dues for all categories of vessels referred as "Ships/ Steamers". Since port due is a fee for entry of the vessel and following the analogy followed in COPT, it is found appropriate to prescribe port dues for SPM vessel at par with port dues applicable in the existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel."

The grounds made out by the NMPT that its Port dues has not been revised from the year 2006 onwards is elaborately adhered in a subsequent paragraph of this Order.

4. After its proposal dated 25 February 2014 followed by its letter dated 2 April 2014 seeking approval for rates on provisional basis, the NMPT has filed a proposal dated 14 March 2014 for fixation of final rates for SPM operations along with detailed cost calculation. The rates proposed by NMPT in the proposal are as given below:

Sr. No.	Item		Rates proposed	
(i).	Wharfage charges on cargo handled at SPM		₹62.25/- per GRT	
(ii).	Vessel related charges			
	(a).	Pilotage charges	(a). Upto 30,000 GRT (b). 30,001 to 60,0000 (c). 60,001 and above	US \$ 0.611 per GRT
	(b).	Pull back Tug Hire charges	@ US \$ 2,098 per Hour	
	(c).	Port dues	@ US \$ 0.377 per GRT	
	(d).	Detention charges of the Vessel	(i). for cancellation of a requisition for the services of the pilot with less than 2 hours' notice for pilotage between 0600 hours' notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours = US \$75 (ii). for detention of pilot by a steamer for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition was made (a). For the first hour or part thereof = US\$37.50 (b). For every subsequent hour or part thereof = US \$31.25	
Corresponding rate for coastal Vessels shall be calculated at 60% of the proposed Foreign Rate as stated above at exchange rate as existing at the time of provision of service.				

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of the NMPT was forwarded to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT, vide its letter dated 21 July 2014 has furnished its comments on the comments of the users.

6.1. The NMPT vide its letter dated 21 July 2014 has also submitted a revised proposal. The NMPT has also stated that the SPM operations have started from 29 August 2013 and therefore, it has requested that the proposal may be effective from 29 August 2013 onwards. The details of the revised proposal filed by NMPT dated 21 July 2014 are brought out below:

(i). Wharfage Charges:

The NMPT proposes to recover the revenue loss due to shifting of crude operation to the SPM by levying the proposed wharfage charge. The proposed wharfage charge is arrived based on the revenue loss to the port calculated at the existing wharfage rate of ₹51.8/ MT for crude divided by the cargo proposed to be handled at the SPM. Wharfage rate computation furnished by NMPT is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	
(i).	Crude Handled in Berth 10 & 11 for 2012-13 (in MMT)	14.22
(ii).	Revenue recognized at revised costing rate @ ₹51.80/ MT (in crores)	73.66
(iii).	Volume of Crude handled at Berth No. 10 & 11 in 2013-14 (in MMT)	8.00
(iv).	Volume foregone at berths on account of SPM (i)-(iii) (in MMT)	6.22
(v).	Revenue foregone (iv) X rate in ₹ /MT (in crores)	32.22
(vi).	Proposed volume of Crude to be handled at SPM (in MMT)	7.00
(vii).	Minimum Rate per MT to be charged for SPM activity (v)/(vi) (in ₹)	46.03

(ii). Vessel Related Charges:

- (1). The port proposes to recover the fixed cost and variable fuel cost of tugs from pilotage and pull back operations based on productive tug hours.
- (2). The fixed cost consists of the hire charges for two tugs at ₹2.34 lakhs per tug per day for 365 days and the apportioned overhead expenses consisting of maintenance dredging, maintenance of tugs, buoys, and mooring launches, salary of the marine department and share of Management and General Overheads (MGA).
- (3). The variable cost consists of fuel cost which is arrived based on the fuel consumption of tug at 1410 liters per hour taken from Marine Department.
- (4). Apart from the above, port has considered proportionate depreciation, pilotage charges and proportionate return @ 16% for arriving at the total cost. The proportionate of SPM operations to overall port operations works out to 13%. This percentage has been applied for apportioning overhead expenses, depreciation, pilot salary and ROCE calculation.
- (5). The port has considered depreciation on assets like capital dredging, tugs/vessels/ML, buoys, pollution control, VTMS and signal station for the year 2013-14 and apportioned 13% thereof to the SPM operations.
- (6). The pilotage charges consists of the contract charges payable to the pilots deployed on contract basis.
- (7). Return @ 16% is computed on the WDV of the assets like tugs, VTMS, pollution control, etc. as on 31 March 2014 of ₹4586.18 lakhs. The NMPT has apportioned 13% of the said return to SPM operations.
- (8). Average US \$ rate considered for calculation is ₹1 US\$=₹61.
- (9). At present the Port is deploying 2 tugs exclusively for SPM operations. SPM facilities are located 17kms from the base line of Port. One 50 tonne Bollard Pull Tug will continuously pull the mother vessel (pull back) to keep the vessel stationary after mooring till the vessel is released (unmoored) after vessel operations are completed. It takes nearly more than 1 ½ hours for going as also 1 ½ hours for returning after the mooring operations have been completed.
- (10). The IInd Tug 50 tonne Bollard Pull is used for taking 2 Pilots, MRPL / SPM operating agencies personnel, custom officials, immigration officers, health officers, agents of the ship, CISF security persons. This Tug assists in mooring the mother vessel. Once mother vessel is tied to SPM and connected to the hose, it comes back with the above said officials to the shore.
- (11). Two Pilots are deployed for the SPM operations. One Pilot is permanently stationed in one tug which is involved in the Pullback operations and remains there until entire SPM operations are completed and the vessel discharged.

6.2. The summary of the rates proposed by the NMPT in the revised proposal alongwith the rates initially proposed as well as the rates provisionally approved by this Authority in its Order dated 20 May 2014 are tabulated below:

ated below:

Sl. No.	Item	Rates proposed by NMPT in its original proposal dated 14 March 2014	Provisional Rates approved by the Authority vide Order dated 20 May 2014 (based on COPT rates proposed by NMPT except for port dues)		Revised Proposal dated 21 July 2014		
(i).	Wharfage charges	₹62.25 per GRT	Foreign	Coastal	Foreign		
			₹25.00 per MT	₹25 per MT	₹46.03 per GRT		
(ii).	Vessel related charges						
	(a).	Pilotage charges	US \$ 0.611 per GRT	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
		(a). Upto 30,000 GRT		US \$ 0.4259 per GRT	₹11.69 per GRT	US\$1.92 subject to minimum US\$ 5760 per GRT	₹70.21 per GRT subject to minimum of ₹210360/-
		(b). 30,001 to 60,000 GRT				US\$ 57600 + \$ 1.54 per GRT over 30,000 GRT	₹2106300 + ₹56.37 per GRT over 30,000 GRT
		(c). 60,001 GRT and above				US\$ 103800 + \$1.36 per GRT over 60,00 GRT	₹3795600 + ₹49.66 per GRT over 60,000 GRT
	(b).	Pull back Tug Hire charges	US \$ 2,098 per Hour	US \$ 606.56 per tug hour or part thereof	₹16645.00 per tug hour or part thereof	Foreign	Coastal
						@ US \$5345 per tug / hour US\$ 1.57 per GRT	₹1,95,537 per tug / hour ₹57.55 per GRT
	(c).	Port dues	US \$ 0.377 per GRT	US \$ 0.143 per GRT	₹2.32 per GRT	Foreign	Coastal
						@ US \$ 0.377 per GRT	Not indicated
	(d).	Detention charges of the Vessel	(i). for cancellation of a requisition for the services of the pilot with less than 2 hours' notice for pilotage between 0600 hours'	Not prescribed		Not proposed	

		<p>notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours = US \$75</p> <p>(ii). for detention of pilot by a steamer for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition was made</p> <p>(a). For the first hour or part thereof = US\$37.50</p> <p>(b). For every subsequent hour or part thereof = US \$31.25</p>		
		<p>Corresponding rate for Coastal Vessels shall be calculated at 60% of the proposed Foreign Rate as stated above at exchange rate as existing at the time of provision of service.</p>		

7. A copy of the revised proposal dated 21 July 2014 received from the NMPT was circulated to MRPL and concerned users seeking their comments vide our letter dated 21 August 2014. The comments received from the MRPL vide letter dated 22 December 2014 was forwarded to NMPT vide our letter dated 30 December 2014 as feedback information. The NMPT has furnished its views on the comments of MRPL vide its letter dated 12 February 2015 after the joint hearing held in this case on 5 January, 2015.

8.1. A joint hearing in this case was held on 5 January 2015 at NMPT premises in Mangalore. At the joint hearing, the NMPT, MRPL and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.2. As decided at the joint hearing, the NMPT was requested vide our letter dated 15 January 2015 to take action on the following points:

- (i). The MRPL had raised significant issues based on its comments dated 22 December 2014 which was already forwarded to the NMPT vide our letter dated 30 December 2014. The NMPT to furnish point wise comments on the comments of the MRPL immediately as agreed at the joint hearing.
- (ii). The NMPT to examine the points made by the MRPL emanating from MRPL's comments dated 22 December 2014 and to relook at its proposal and file a revised proposal. As agreed the NMPT to forward the revised proposal to this Authority by 20 January 2015 and simultaneously forward a copy of the same to the MRPL and the users/user associations with a request to furnish their comments to this Authority and to NMPT within five days thereafter.

8.3. As agreed at the joint hearing, the MRPL and the concerned users/ user associations were requested vide our letter dated 15 January 2015 to furnish their comments on the revised proposal (to be) filed by NMPT to this Authority and NMPT within five days thereafter.

9. At the joint hearing the KCCI and the MSAA vide their letters dated 5 January 2015 have given their written submissions. The NMPT vide its e-mails dated 7 March 2015 and 23 June 2015 has furnished its reply thereon.

10. After the joint hearing held in this case on 5 January 2015, the MRPL vide its letter dated 22 January 2015 has furnished their further comments. The said comments were forwarded to NMPT vide our letter dated 27 January 2015 to furnish its specific comments. The NMPT has furnished its views on the comments of MRPL vide its e-mail dated 12 February 2015.

11. Based on a preliminary scrutiny of the modified proposal dated 21 July 2014, the NMPT was requested vide our letter dated 3 February 2015 to furnish information/ clarifications on a few points. The NMPT vide its letter dated 12 February 2015 and subsequent emails dated 23 June 2015 has furnished its response. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by the NMPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by NMPT																																																																																																															
1.	<p>Computation of the proposed wharfage charge:</p> <p>It is seen that the proposed wharfage charge of ₹46.03 per tonne for crude oil at Single Point Mooring (SPM) is arrived to compensate the revenue foregone by NMPT on account of shifting of crude volume of 14.22 Metric Million Tonnes (MMT) handled at berth nos. 10 & 11 in the year 2012-13 to 8.00 MMT with commencement of commercial operations at SPM from 29 August 2013. In this regard, NMPT to clarify the following:</p>																																																																																																																
(i).	<p>NMPT to clarify as to how the proposed wharfage rate arrived based on the revenue foregone at berth nos. 10 & 11 fits in to the cost plus return model prescribed under the 2005 guidelines. Even the Mangalore Refinery Private Limited (MRPL) in its comments dated 22 December 2014 forwarded to the NMPT as feedback information vide our letter dated 30 December 2014 and at the joint hearing has stated that the wharfage rate proposed by the NMPT is not a cost based rate.</p>	<p>(a). The details of the traffic handled at Jetty No.10 and Jetty No.11 and SPM facility during the period 2011-12 to 2014-15 (Upto January 2015) are as stated below:-</p> <p><u>Details of Crude imports/product exports</u> (in MMT)</p> <table><tr><th rowspan="2">Financial year</th><th colspan="3">Crude imports</th><th colspan="3">Crude product exports</th><th rowspan="2">Total</th></tr><tr><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM*</th><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>6.06</td><td>7.02</td><td>0</td><td>3.24</td><td>3.13</td><td>-</td><td>19.45</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>8.81</td><td>5.15</td><td>0</td><td>3.34</td><td>3.42</td><td>-</td><td>20.72</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>6.55</td><td>3.29</td><td>5.05</td><td>2.89</td><td>4.61</td><td>-</td><td>22.39</td></tr><tr><td>2014-15 (upto Jan. 2015)</td><td>2.31</td><td>1.85</td><td>7.63</td><td>2.05</td><td>3.31</td><td>-</td><td>17.15</td></tr></table> <p>• SPM operations started from 28/8/2013</p> <p>(b). <u>Statement of number of vessels</u> (in MMT)</p> <table><tr><th rowspan="2">Financial year</th><th colspan="3">Crude imports</th><th colspan="3">Crude product exports</th><th rowspan="2">Total</th></tr><tr><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM</th><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>73</td><td>85</td><td>-</td><td>76</td><td>86</td><td>-</td><td>320</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>107</td><td>66</td><td>-</td><td>59</td><td>112</td><td>-</td><td>344</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>81</td><td>39</td><td>38</td><td>58</td><td>94</td><td>-</td><td>310</td></tr><tr><td>2014-15 (upto Jan. 2015)</td><td>30</td><td>24</td><td>55</td><td>44</td><td>71</td><td>-</td><td>224</td></tr></table> <p>(c). <u>Statement of Crude Imports after SPM operations</u> (in MMT)</p> <table><tr><th rowspan="2">Financial year</th><th colspan="3">Crude imports</th></tr><tr><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>8.81</td><td>5.15</td><td>0</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>6.55</td><td>3.29</td><td>5.05</td></tr><tr><td>2014-15 (upto Jan. 2015)</td><td>2.31</td><td>1.85</td><td>7.63</td></tr></table>	Financial year	Crude imports			Crude product exports			Total	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM*	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	2011-12	6.06	7.02	0	3.24	3.13	-	19.45	2012-13	8.81	5.15	0	3.34	3.42	-	20.72	2013-14	6.55	3.29	5.05	2.89	4.61	-	22.39	2014-15 (upto Jan. 2015)	2.31	1.85	7.63	2.05	3.31	-	17.15	Financial year	Crude imports			Crude product exports			Total	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	2011-12	73	85	-	76	86	-	320	2012-13	107	66	-	59	112	-	344	2013-14	81	39	38	58	94	-	310	2014-15 (upto Jan. 2015)	30	24	55	44	71	-	224	Financial year	Crude imports			Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	2012-13	8.81	5.15	0	2013-14	6.55	3.29	5.05	2014-15 (upto Jan. 2015)	2.31	1.85	7.63
Financial year	Crude imports			Crude product exports			Total																																																																																																										
	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM*	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM																																																																																																											
2011-12	6.06	7.02	0	3.24	3.13	-	19.45																																																																																																										
2012-13	8.81	5.15	0	3.34	3.42	-	20.72																																																																																																										
2013-14	6.55	3.29	5.05	2.89	4.61	-	22.39																																																																																																										
2014-15 (upto Jan. 2015)	2.31	1.85	7.63	2.05	3.31	-	17.15																																																																																																										
Financial year	Crude imports			Crude product exports			Total																																																																																																										
	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM																																																																																																											
2011-12	73	85	-	76	86	-	320																																																																																																										
2012-13	107	66	-	59	112	-	344																																																																																																										
2013-14	81	39	38	58	94	-	310																																																																																																										
2014-15 (upto Jan. 2015)	30	24	55	44	71	-	224																																																																																																										
Financial year	Crude imports																																																																																																																
	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM																																																																																																														
2012-13	8.81	5.15	0																																																																																																														
2013-14	6.55	3.29	5.05																																																																																																														
2014-15 (upto Jan. 2015)	2.31	1.85	7.63																																																																																																														

	<p>(d). It can be seen from the above statements that the total volume of cargo and number of vessels handled at the dedicated oil jetty No.10 and 11 has substantially fallen due to the start of SPM operations from 28.08.2013.</p> <p>(e). The whole idea of permitting SPM operations was to bring incremental traffic to the Port and not diversion of traffic from the two dedicated oil berths of Jetty Nos.10 and 11 to SPM jetty. The SPM operations started in end of August 2013. Between August 2013 to January 2015 crude imports handling in SPM facility are as stated below:</p> <p style="text-align: right;">(in MMT)</p> <table><tr><th>Year</th><th>No. of vessels</th><th>Quantity handled at SPM</th></tr><tr><td>2013-14</td><td>38</td><td>5.05</td></tr><tr><td>2014-15 (upto January 2015)</td><td>55</td><td>7.63</td></tr></table> <p>(f). The SPM operations started when the Port Tariff cycle of 1.4.2012 to 31.3.2015 is in force.</p> <p>(g). It is felt that the Port should not end up losing the cargo which it had projected will be arriving at the oil berth Nos.10 and 11 but ended up getting diverted to SPM jetty. Hence the logic of wharfage at the main oil berths No.10 & 11 foregone is adopted for the calculations in arriving at the tariff rates at SPM facility.</p> <p>(h). The Traffic projected in the Port proposal in 2010 which was notified by TAMP Order No.TAMP/19/2011-NMPT dtd.27.2.2012 for the Tariff cycle 2012 to 2015 are as stated below:-</p> <p><u>POL including Crude Oil</u></p> <p style="text-align: right;">(in MMT)</p> <table><tr><th>Year</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>Coastal (MRPL)</td><td>3.86</td><td>3.88</td><td>4.33</td><td>4.38</td></tr><tr><td>Foreign (MRPL)</td><td>15.49</td><td>17.05</td><td>18.95</td><td>21.76</td></tr><tr><td></td><td>19.35</td><td>20.93</td><td>23.28</td><td>26.14</td></tr></table> <p>(i). The detailed Cost sheets for three years 2011-12, 2012-13, 2013-14 relating to Jetty No.10 and Jetty No.11 have been worked out from the Audited Accounts for the said years. The summarized position is given in Annexure 'A'. It can be seen that the average wharfage rate is in the range of ₹59.22/tonne to ₹61.43/tonne. The average wharfage rate for three years is ₹59.06/tonne.</p>	Year	No. of vessels	Quantity handled at SPM	2013-14	38	5.05	2014-15 (upto January 2015)	55	7.63	Year	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Coastal (MRPL)	3.86	3.88	4.33	4.38	Foreign (MRPL)	15.49	17.05	18.95	21.76		19.35	20.93	23.28	26.14
Year	No. of vessels	Quantity handled at SPM																												
2013-14	38	5.05																												
2014-15 (upto January 2015)	55	7.63																												
Year	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																										
Coastal (MRPL)	3.86	3.88	4.33	4.38																										
Foreign (MRPL)	15.49	17.05	18.95	21.76																										
	19.35	20.93	23.28	26.14																										
(ii).	Justify the proposed rate with reference to the cost of services offered at the SPM and also with reference to the overall surplus position reflected in the cost statement for wharfage activity from SPM operations which shows there is no expenditure incurred by the port for this activity.	No reply furnished by NMPT																												

(iii)	Notwithstanding the point made at 1(i) above, on perusing the wharfage rate computation it is seen that the NMPT has considered drop in crude oil traffic from 14.22 Million Metric tonnes (MMT) per annum handled at berth nos. 10 & 11 in the year 2012-13 to 8.00 MMT per annum in view of commencement of SPM operation from August 2013. In this context, please clarify whether any cargo other than crude oil like POL products or any other liquid cargo etc. are handled at these two berths. If so, the same should also be captured in the wharfage computation. Incidentally, even the MRPL in its comments dated 22 December 2014 which has been forwarded to the NMPT has raised this point. Further, the MRPL has also stated that with the addition of capacity of the refinery, the export quantity is likely to go up which is not captured in the wharfage calculation. The NMPT should consider this aspect in the wharfage computation.	(a). The detailed computation of the proposed wharfage rate/tonne based on three years average wharfage rate and based on Revenue foregone is ₹35/MT. (b). If the TAMP notified rate for wharfage of ₹51.80/MT is considered instead of three years average wharfage rate/MT of ₹59.06/MT, than the revenue foregone in berth nos.10 and 11 is ₹21.34 crores and the proposed wharfage rate based on Revenue forgone comes to ₹31/MT. (c). This rate is based on Crude handled at oil berths 10 & 11 during 2012-13 of 13.96 MMT when SPM operations had not started. The volume of crude handled at Berth No.10 & 11 in 2013-14 was 9.84 MMT leading to a fall of crude handled of 4.12 MMT. (d). To the point raised by M/s. MRPL, it is stated that the export quantity of crude products handled at oil berths 10 and 11 and not at SPM facility. Hence the export quantity of crude products are considered for Jetty No.10 & 11 and not for SPM activity.																						
(iv)	Please furnish the total traffic handled at berth nos.10 and 11 during the year 2013-14 along with cargo-wise break up and the actual total income earned therefrom from such handling. The MRPL has at Sl. No.10 of its comments dated 22 December 2014 not agreed with the traffic figure considered by NMPT in the wharfage computation. The NMPT is requested to frontally address the point made by the MRPL in its letter dated 22 December 2014 in this regard.	<p>The details of total traffic handled at berth No.10 & 11 and SPM during 2013-14 are already given in our reply to query (1). The corresponding income earned from such handling are as stated below:-</p> <p style="text-align: right;">(Rupees in Crores)</p> <table><tr><th rowspan="2">Year</th><th colspan="3">Import</th><th colspan="3">Export</th><th rowspan="2">Total</th></tr><tr><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM</th><th>Jetty No.10</th><th>Jetty No.11</th><th>SPM</th></tr><tr><td>2013-14 (Income)</td><td>33.93</td><td>17.04</td><td>12.63 @ ₹25/-</td><td>14.97</td><td>23.88</td><td>---</td><td>102.45</td></tr></table>	Year	Import			Export			Total	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	2013-14 (Income)	33.93	17.04	12.63 @ ₹25/-	14.97	23.88	---	102.45
Year	Import			Export			Total																	
	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM	Jetty No.10	Jetty No.11	SPM																		
2013-14 (Income)	33.93	17.04	12.63 @ ₹25/-	14.97	23.88	---	102.45																	
(v)	In light of the above observations the NMPT is requested to review the proposed wharfage rate.	The proposed wharfage earlier determined at ₹46.03/MT has been reviewed and reworked and it comes to ₹35/MT.																						
(vi)	The wharfage rate prescribed for SPM operated by the BPCL-Kochi Refinery at Cochin Port Trust (COPT) is ₹25 per tonne which is mutually agreed rate between the concerned parties. The same wharfage rate has also been approved by this Authority for the NMPT as mutually agreed provisional rate as an interim tariff arrangement vide Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014. The NMPT may justify the proposed wharfage rate which widely varies (i.e. is higher) from the interim tariff approved for SPM at NMPT.	<p>In view of detailed costs sheets worked out for the three years of tariff cycle 2012 to 2015 TAMP is kindly requested to fix the wharfage rate for SPM at 35/MT instead of the interim rate earlier fixed of ₹25/MT which was based on COPT SPM wharfage rate.</p> <p>As it can be seen from the facts stated above that, the wharfage rate of ₹35/MT proposed by the Port is reasonable taking the cargo which has been forgone during the year 2013-14 and 2014-15.</p>																						
(vii)	NMPT is requested to furnish its comments on the suggestion made by the MRPL at point No. 13 of it latest dated 22 December 2014 to fix ₹25 per MT as wharfage rate for SPM.																							
2.	Computation of the proposed Vessel-Related Charges:																							
(i)	The GRT of the vessels handled at the SPM is considered for the period from August 2014 to March 2014 (i.e. 8 months). Vessel	The points raised by M/s.MRPL that they are likely to handle 71 vessels instead of 55 vessels at SPM operations area not borne by facts. The details of SPM																						

	<p>traffic at SPM is considered based on the vessels handled for the period from August 2013 to June 2014 (i.e. 11 months) and extrapolated for 12 months. The MRPL at the joint hearing has submitted that it has handled 71 vessels at the SPM instead of 55 vessels considered by the NMPT. The NMPT is requested to examine the point made by the MRPL on the vessel traffic and make necessary modifications in the tariff computation. Since the SPM is already in operation for more than a year, the NMPT may consider to update the vessel traffic and GRT with reference to the actual vessel traffic handled at SPM for the last one year.</p>	<p>operations for the two years are as stated below:- (in MMT)</p> <table><tr><th>Year</th><th>No. of vessels</th><th>Quantity handled at SPM</th></tr><tr><td>2013-14</td><td>38</td><td>5.05</td></tr><tr><td>2014-15 (upto January 2015)</td><td>55</td><td>7.63</td></tr></table> <p>It can be seen from the trend indicated in the statement that the Port during the financial year 2014-15 is not likely to handle 71 vessels at SPM as indicated by M/s.MRPL. In fact the total cargo handled at Jetty No.10 and 11 and SPM operations in respect of M/s.MRPL have dropped by more than 1.5MMT. In the revised/modified proposal the number of vessels handled at SPM has been considered as stated below:-</p> <p>SPM Calculation sheet – vessel related charges</p> <table><tr><th>Vessel size</th><th>AFRAM AX</th><th>VLCC</th><th>SUEZMA X</th><th>TOTAL</th></tr><tr><td>AVG GRT (MT)</td><td>58,000</td><td>150,000</td><td>80,000</td><td>288,000</td></tr><tr><td>NO OF VESSELS</td><td>9</td><td>1</td><td>50</td><td>60</td></tr><tr><td>TOTAL GRT (MT) [Avg. GRT x No.]</td><td>522,000</td><td>150,000</td><td>4,000,000</td><td>4,672,000</td></tr></table>	Year	No. of vessels	Quantity handled at SPM	2013-14	38	5.05	2014-15 (upto January 2015)	55	7.63	Vessel size	AFRAM AX	VLCC	SUEZMA X	TOTAL	AVG GRT (MT)	58,000	150,000	80,000	288,000	NO OF VESSELS	9	1	50	60	TOTAL GRT (MT) [Avg. GRT x No.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672,000
Year	No. of vessels	Quantity handled at SPM																													
2013-14	38	5.05																													
2014-15 (upto January 2015)	55	7.63																													
Vessel size	AFRAM AX	VLCC	SUEZMA X	TOTAL																											
AVG GRT (MT)	58,000	150,000	80,000	288,000																											
NO OF VESSELS	9	1	50	60																											
TOTAL GRT (MT) [Avg. GRT x No.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672,000																											
(ii).	<p>In the calculation sheet for the vessel related charges the port has taken total 12 hours for berthing i.e. 6 hours per tug. At the joint hearing the MRPL has stated that as per its experience total of 9 hours are required for berthing. Please examine the point raised by the MRPL and, if necessary, modify the proposal.</p>	<p>The various observations raised by M/s.MRPL relating to Vessel Related Operations vide their letters dated 22 December 2014 and 22 January 2015 have been noted and duly taken into account. The observations made have been discussed in detail with the Marine Dept., and the calculations have been revised / modified wherever it is found necessary as stated below: Old calculation - Pilotage time:</p> <table><tr><th colspan="2">(in hours)</th></tr><tr><th>Berthing Time</th><th>Un-berthing time</th></tr><tr><td>12</td><td>10</td></tr><tr><td>6hrsx2Tugs</td><td>5Hrsx2Tugs</td></tr></table> <p>Revised/Modified Proposal- Pilotage time:</p> <table><tr><th>Berthing Time</th><th>Un-berthing time</th></tr><tr><td>10</td><td>3</td></tr><tr><td>5hrsx2Tugs</td><td>3Hrsx1Tugs</td></tr></table> <p>The details of revised calculations are enclosed along with its letter.</p>	(in hours)		Berthing Time	Un-berthing time	12	10	6hrsx2Tugs	5Hrsx2Tugs	Berthing Time	Un-berthing time	10	3	5hrsx2Tugs	3Hrsx1Tugs															
(in hours)																															
Berthing Time	Un-berthing time																														
12	10																														
6hrsx2Tugs	5Hrsx2Tugs																														
Berthing Time	Un-berthing time																														
10	3																														
5hrsx2Tugs	3Hrsx1Tugs																														
(iii).	<p><u>Tug-hire Charges:</u></p>																														
(a)	<p>(i). Please furnish a copy of the agreement entered by the NMPT for hiring of two tugs of 50 tons Bollard Pull to substantiate the estimated hire charges of tugs at ₹2.34 Lakhs / day / tug excluding taxes and fuel cost. Please confirm that the hiring contract awarded by the NMPT is based on competitive bidding process.</p>	<p>A copy of the work order for the hiring of 2 tugs of 50Tons Bollard Pull is enclosed alongwith this letter. It is confirmed that the contract has been awarded after following the normal competitive bidding process as per the CVC guidelines.</p>																													
	<p>(ii).The NMPT in its initial proposal dated 14 March 2014 had considered the tug hire charges at a lower level of ₹1.98 lakhs per tug per day in the cost sheet. Explain the reasons for considering the hire charge at ₹2.34 lakhs in its modified proposal dated 21 July 2014.</p>	<p>The observations made by M/s MRPL and TAMP has been noted and proposal has been accordingly modified. The tug hire charges have been taken at ₹2,08,000 / day / per tug in the revised proposal. The said hire charges are exclusive of service tax and fuel cost.</p>																													
(b).	<p>The Kolkata Port Trust (KOPT) has recently filed a proposal for fixation of the charges for transloading facility wherein the tug hire charge is estimated at ₹2 lakhs/ day/ tug for</p>	<p>The information given by TAMP relating to KOPT and KPT has been noted. In the revised proposal, the NMPT has taken the rates for 50Tonne Bollard Pull tugs hired by the Port at ₹2,08,000/per day/tug</p>																													

	a 50 T BP tug excluding fuel cost. In another proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT) for providing marine services for dry bulk terminal tug hire charge is estimated at ₹1.775 lakhs/ day / tug for a 55 tonne BP excluding fuel cost. Justify the reasons for considering the estimated tug hire charges at ₹2.34 lakhs per day per 50 T bollard pull excluding fuel which is found to be on the higher in comparison to the tug hire charges estimated in the other Major Ports.	excluding service tax and fuel cost as per the data based on the competitive bidding process.																																																																																																																													
(c)	(i) The total productive hours by two tugs proposed to be taken on hire for SPM operation is estimated to be 2473 hours per annum. The NMPT may confirm whether the two tugs proposed to be taken on hire for SPM will be fully utilised for SPM operations. If not, the NMPT may explore whether there is possibility of utilising these tugs for the port operations and if so, the impact thereof (i.e. proportionate share of hire charges of tugs may be reduced to that extent) in the tariff computation.	<p>The observations made by M/s MRPL relating to tug productive hours has been noted and calculations have been accordingly revised/modified.</p> <p>(a) Old Proposal SPM Calculation sheet – vessels related charges</p> <table><tr><th>VESSEL SIZE</th><th>AFRAM AX</th><th>VLCC</th><th>SUEZMAX</th><th>TOTAL</th></tr><tr><td>AVG GRT (MT)</td><td>58000</td><td>150000</td><td>80000</td><td>288000</td></tr><tr><td>NO OF VESSELS</td><td>8</td><td>1</td><td>46</td><td>55</td></tr><tr><td>TOTAL GRT (MT) [Avg GRT x No.]</td><td>464,000</td><td>150,000</td><td>3,680,000</td><td>4,294,000</td></tr></table> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Tug hours</th><th>Pilotage hours</th><th>Pull back hours</th><th>Total hours</th></tr><tr><td>(i)</td><td>For Pilotage</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>Berthing</td><td>12</td><td>-</td><td>12</td></tr><tr><td>(b)</td><td>Unberthing</td><td>10</td><td>-</td><td>10</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>Pull back</td><td>-</td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>AFRAMAX</td><td></td><td>16</td><td></td></tr><tr><td>(b)</td><td>VLCC</td><td></td><td>31</td><td></td></tr><tr><td>(c)</td><td>SUEZMAX</td><td></td><td>24</td><td></td></tr><tr><td>(iii)</td><td>TOTAL HOURS</td><td>22</td><td>71</td><td>93</td></tr><tr><td>(iv)</td><td>Productive tug hours for no. of vessels considered</td><td>1210</td><td>1263</td><td>2473</td></tr></table> <p>(f) Revised/modified proposal (g) SPM Calculation sheet – vessel related charges</p> <table><tr><th>Vessel size</th><th>AFRAM AX</th><th>VLCC</th><th>SUEZMAX</th><th>TOTAL</th></tr><tr><td>AVG GRT (MT)</td><td>58,000</td><td>150,000</td><td>80,000</td><td>288,000</td></tr><tr><td>NO. OF VESSELS</td><td>9</td><td>1</td><td>50</td><td>60</td></tr><tr><td>TOTAL GRT (MT) [Avg. GRT x No.]</td><td>522,000</td><td>150,000</td><td>4,000,000</td><td>4,672,000</td></tr></table> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Tug hours</th><th>Pilotage e hours</th><th>Pull back hours</th><th>Total hours</th></tr><tr><td>(i)</td><td>For Pilotage</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>Berthing</td><td>10</td><td>-</td><td></td></tr><tr><td>(b)</td><td>Unberthing</td><td>3</td><td>-</td><td></td></tr><tr><td>(ii)</td><td>Pull back</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(a)</td><td>AFRAMAX</td><td>-</td><td>17.5</td><td></td></tr><tr><td>(b)</td><td>VLCC</td><td></td><td>32.5</td><td></td></tr></table>	VESSEL SIZE	AFRAM AX	VLCC	SUEZMAX	TOTAL	AVG GRT (MT)	58000	150000	80000	288000	NO OF VESSELS	8	1	46	55	TOTAL GRT (MT) [Avg GRT x No.]	464,000	150,000	3,680,000	4,294,000	Sr. No.	Tug hours	Pilotage hours	Pull back hours	Total hours	(i)	For Pilotage				(a)	Berthing	12	-	12	(b)	Unberthing	10	-	10	(ii)	Pull back	-			(a)	AFRAMAX		16		(b)	VLCC		31		(c)	SUEZMAX		24		(iii)	TOTAL HOURS	22	71	93	(iv)	Productive tug hours for no. of vessels considered	1210	1263	2473	Vessel size	AFRAM AX	VLCC	SUEZMAX	TOTAL	AVG GRT (MT)	58,000	150,000	80,000	288,000	NO. OF VESSELS	9	1	50	60	TOTAL GRT (MT) [Avg. GRT x No.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672,000	Sr. No.	Tug hours	Pilotage e hours	Pull back hours	Total hours	(i)	For Pilotage				(a)	Berthing	10	-		(b)	Unberthing	3	-		(ii)	Pull back				(a)	AFRAMAX	-	17.5		(b)	VLCC		32.5	
VESSEL SIZE	AFRAM AX	VLCC	SUEZMAX	TOTAL																																																																																																																											
AVG GRT (MT)	58000	150000	80000	288000																																																																																																																											
NO OF VESSELS	8	1	46	55																																																																																																																											
TOTAL GRT (MT) [Avg GRT x No.]	464,000	150,000	3,680,000	4,294,000																																																																																																																											
Sr. No.	Tug hours	Pilotage hours	Pull back hours	Total hours																																																																																																																											
(i)	For Pilotage																																																																																																																														
(a)	Berthing	12	-	12																																																																																																																											
(b)	Unberthing	10	-	10																																																																																																																											
(ii)	Pull back	-																																																																																																																													
(a)	AFRAMAX		16																																																																																																																												
(b)	VLCC		31																																																																																																																												
(c)	SUEZMAX		24																																																																																																																												
(iii)	TOTAL HOURS	22	71	93																																																																																																																											
(iv)	Productive tug hours for no. of vessels considered	1210	1263	2473																																																																																																																											
Vessel size	AFRAM AX	VLCC	SUEZMAX	TOTAL																																																																																																																											
AVG GRT (MT)	58,000	150,000	80,000	288,000																																																																																																																											
NO. OF VESSELS	9	1	50	60																																																																																																																											
TOTAL GRT (MT) [Avg. GRT x No.]	522,000	150,000	4,000,000	4,672,000																																																																																																																											
Sr. No.	Tug hours	Pilotage e hours	Pull back hours	Total hours																																																																																																																											
(i)	For Pilotage																																																																																																																														
(a)	Berthing	10	-																																																																																																																												
(b)	Unberthing	3	-																																																																																																																												
(ii)	Pull back																																																																																																																														
(a)	AFRAMAX	-	17.5																																																																																																																												
(b)	VLCC		32.5																																																																																																																												

		(c)	SUEZMAX		25.5	
		(iii)	TOTAL HOURS	13	75.5	
		(iv)	Productive tug hours for no. of vessels considered	780	1,465	2245
	(ii) The addition of 124 tug hours at 5% of the total productive tug hours to the total productive tug hours to be justified.	The addition of 5% to the productive hours has been taken for any productive hours inadvertently left out in the calculations.				
(iv)	Overhead expenses:					
(a)	Please furnish the breakup of the total expenditure of ₹44.92 crores estimated under the title "Overhead Expenses" for the year 2013-14 reportedly towards maintenance dredging, maintenance of tugs, buoys and mooring launches. Also, furnish a copy of the Audited Annual Accounts of the year 2013-14 and give reference to the said expenditure reported in the Audited Annual Accounts for the year 2013-14.	The observations raised by M/s MRPL relating to overhead expenses have been noted. The calculations have been revised /modified and wherein the relevant overhead viz., salary of the Marine Dept., has been considered for SPM operations. The other items like maintenance dredging, maintenance of tugs, buoys and mooring launches earlier included is now excluded in the revised proposal.				
(b)	The NMPT has allocated maintenance dredging cost to SPM activity. In this regard, please furnish the quantum of the silt dredged at the SPM and the actual maintenance dredging expenditure incurred by the port in the year 2013-14 (from August 2013) and 2014-15 (till December 2014) to justify allocated maintenance dredging cost to the SPM operations.	The maintenance of dredging cost earlier included as part of overheads in the proposal has been excluded in the revised proposal for SPM operations.				
(c)	As regards Management and General Administration overhead (MGA) of ₹. 24 lakhs allocated by NMPT, please clarify as to how all the items covered under MGA are relevant for SPM operations. The NMPT may relook this point and consider to allocate the MGA expenses to the extent they are relevant for the SPM operations.	(c), (d), (e) In the earlier proposal, management overheads of ₹ 638 lakhs for the year 2013-14 was considered. In the revised proposal only the relevant salary of the Marine Dept., including Marine Engineers have been allocated at 12% to SPM operations and hence the marine overhead expenses charged in the proposal is Rs.29.00 lakhs only.				
(d)	The port has considered overhead expenses of ₹ 638 lakhs consisting of proportionate maintenance dredging, maintenance of tugs, buoys and mooring launches of ₹ 584 lakhs, salary of marine department allocated to SPM activity ₹ 30 lakhs and proportionate MGA expenses of ₹ 24 lakhs for estimating the overhead expenses for the SPM operations. The tariff determined in the last general revision of the NMPT approved by this Authority vide Order No. TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January 2012 would already have captured the estimated expenses of the above items. In view of the above position, there does not appear to be any justification for the allocation of the above mentioned expenses to SPM activity.					
(e)	It is relevant to state here that for fixation of tariff for SPM operations at COPT approved by this Authority vide Order No. TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008, apart from hire charge of tugs, fuel					

	cost and water cost, overhead was considered which was at 10% of the tug hire charges. In the instant case, the overhead component estimated by the NMPT comes to 37.3% of the tug hire charge estimated by NMPT (i.e. ₹ 638 lakhs/₹ 1708 lakhs). Please justify the estimated overhead of ₹638 lakhs to the SPM operations with reference to the serviced provided by the port in this regard, if at all the overhead component is to be considered.	
(v)	Fuel cost:	
(a)	The port has estimated the fuel consumption of 1410 liters per hour for the two tugs, namely ocean icon and ocean brigade and a diesel generator for each tug. Please explain the basis of considering the fuel consumption of 1410 liters per hour for two tugs (i.e. average 705 ltrs / hour / tug).	The observation made by M/s MRPL have been noted. The matter has been discussed in detail with the Marine Dept., and proposal has been suitably revised/modified wherever necessary. Fuel consumption per tug per hour had been earlier taken as 344.31 ltrs./hour per engine/per tug as per the manufacturers data for fuel consumption at 100% MCR. After discussions with the Marine Dept., the fuel consumption has been revised to 176ltrs/hour for 2 engines for each of the 2 Tugs. There are 2 engines operating simultaneously in each of the 2 tugs. In addition, the DG set has been installed in each of the 2 tugs which consumes 33.158 ltrs /hour which have also been considered in calculation. As per the work order the fuel has to be supplied by the Port to the Contractor.
(b)	The fuel consumption for the tugs considered by the KOPT in its proposal for fixation of the charges for transloading facility is 160 liters per hour per tug. The KPT in its recent proposal for providing marine services for dry bulk terminal proposal has indicated the fuel consumption for 50 T Bollard Pull tugs at around 170 liters per hour per tug. The COPT in its proposal for fixation of the charges for SPM in December 2008 has indicated the fuel consumption of 150 liters per hour per tug. In light of the above, the fuel consumption of 705 liters per hour/ tug considered by the NMPT for SPM operations for similar capacity tug appears to be on the higher side. Please justify the fuel consumption considered in the computation with reference to the actual fuel consumption for the tugs deployed for SPM operations during the last one year period. It may be noted that it is not sufficient to state that fuel consumption has been taken from marine department of the port.	The data relating to consumption of fuel to tugs in KOPT, KPT and COPT for 50tonne Bollard tug has been noted. <i>[The NMPT has revised the fuel consumption as explained in their reply to the point (v) (a) above]</i>
(c)	The NMPT has assessed the fuel cost for 2473 hours i.e. for the total tug hours. The MRPL in its comments dated 22 December 2014 has pointed out there is error in the fuel cost estimation and has furnished modified calculation of fuel cost in Annex-II. Even at the joint hearing the MRPL has reiterated that there is a calculation error in fuel charge estimation and that the NMPT should have considered the productive	The observations made by M/s MRPL has been noted. After detailed discussions with the Marine Dept., the Tug hours for fuel consumption has been revised and the total tug hours have also been revised.

	hours for pilotage and pull back separately on the respective fuel consumption to arrive at total fuel consumption. The NMPT is requested to examine this point raised by the MRPL and correct the estimation if any error is observed as agreed by the port at the joint hearing.							
(d)	The total productive tug hours for two tugs is estimated at 2473 hours. Explain the reasons and basis for adding a factor of 5% thereon and estimating the fuel cost for 2597 tug hours.	<p>The total productive tug hours is revised to 2245 hours as stated below:-</p> <table border="1"> <tr> <th>Pilotage Time</th><th>Pull back Time</th><th>Total hours</th></tr> <tr> <td>780 hours</td><td>1465 hrs.</td><td>2245 hrs</td></tr> </table> <p>[The reasons for considering factor of 5% is clarified by NMPT in earlier queries at 2 (iii) (c) (ii) above]</p>	Pilotage Time	Pull back Time	Total hours	780 hours	1465 hrs.	2245 hrs
Pilotage Time	Pull back Time	Total hours						
780 hours	1465 hrs.	2245 hrs						
(vi)	<p><u>Depreciation</u> :</p> <p>The port has apportioned ₹117 lakhs depreciation to SPM operations towards capital dredging, tugs, buoys, pollution control, VTMS and signal station. Please confirm all the above mentioned assets considered in the cost estimation for arriving at the proposed tariff are relevant to the SPM activity and briefly explain the services provided by them to the SPM activity. It is also not clear, when the two tugs proposed to be deployed exclusively for SPM operations for pilotage and pull back operations are on hire basis, how is it relevant to apportion the depreciation of (other) tugs to the SPM operations. The NMPT to clarify the above point particularly with reference to the services provided by these tugs (considered for apportionment) to the SPM activity.</p>	<p>The points raised by TAMP has been noted. The depreciation charges considered earlier was ₹117 lakhs. This has been modified to ₹108 lakhs in the revised proposal. The cost relating to marine related activities are to be recovered by charging the same in the tariff, on GRT basis from the customers. A portion of the depreciation expenditure has been charged to SPM operations as the said operation is related to overall marine activity. The depreciation charges allocated to SPM activity at 12% of ₹899.84 lakhs i.e. ₹108 lakhs.</p>						
(vii)	The port has stated that pilots engaged for SPM operations are on contract basis. It has applied 10% escalation on the manning charges for contract pilots on the 2013-14 figures. This Authority has decided to allow escalation factor of 6% for the cases decided in the year 2014-15. The NMPT is, therefore, requested to modify the annual escalation factor to the stated level of 6%.	<p>The calculations relating to manning charges charged to SPM operations has been modified/revised after discussion with the Marine Department. The observation made by TAMP that only 6% escalation is to be taken has been noted and complied with the revised proposal.</p>						
(viii)	Sl. No. V of the calculation sheet shows that the depreciation on capital dredging, tugs, buoys, pollution control, VTMS and Signal Station for the year 2013-14 is apportioned to the SPM activity. The tariff determined by this Authority in the last general revision of the NMPT approved vide Order No.TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January, 2012 would already have captured depreciation on the above assets. In view of the above, it appears that allocation of this expense to SPM will tantamount to double counting. The NMPT to examine this point to eliminate duplication of expenses in tariff fixation exercise.	<p>The observation made by TAMP is noted. The depreciation of marine related Assets have to be recovered from Port users in the Form of GRT/vessel. As SPM operations forms a part of the overall Marine related activity a portion of depreciation cost is proposed to be recovered from the SPM activity.</p>						

(ix)	<u>Computation of the ROCE:</u>	
(a)	<p>The proposal of the NMPT envisages deployment of two tugs exclusively for SPM operations on hire basis which is already considered in the cost calculation along with the relevant operating cost for operating the tugs. In this scenario, justify the reasons for apportioning ROCE @ 16% on the WDV of the port owned tugs, launches, etc., The NMPT to elaborate the services provided by the port owned tugs to the SPM operations apart from the tugs exclusively hired for SPM operations for apportioning these expenses. The observation at (vii) above of double counting as regards return on the port owned tugs, launches, etc., holds good here also. The NMPT to examine this point and modify the estimation suitably in the light of the above observation.</p>	<p>The point made by TAMP that the port has considered the assets deployment of various port related assets is not borne by facts. It has been repeatedly indicated in the joint meeting as also in our earlier clarification that the whole idea of permitting SPM operations was to get incremental traffic and incremental revenue. However, what actually has happened is diversion of traffic from the dedicated berth 10 & 11 to SPM Jetty. In fact, the total traffic handled during 2013-14 i.e. from August, 2013 and also as per the trend in 2014-15 there is a fall in the traffic handled relating to M/s. MRPL at berth No. 10 & 11 overall by 1.1 MMT besides there is also diversion of traffic to SPM during the said 2 years. As the SPM operations have commenced in the tariff cycle of 3 years viz., 2012 to 2015 the Port is well within its rights to take a portion of the ROCE to be recovered from SPM operations. The ROCE for marine related Assets has to be recovered in the form of GRT for Marine related activities. The SPM activities form the part of the total marine related activities, a portion of ROCE on the marine related assets are proposed to be recovered on GRT basis from vessels handled at SPM Jetty.</p>
(b)	<p>As per the cost plus return approach prescribed in the 2005 guidelines, 16% return on investment is allowed to the tariff of Major Ports / Private Terminals while fixing the tariff. The tugs proposed to be deployed by the port for the SPM operations are on hire basis. Since it appears from the proposal that the NMPT has not made any investment for the SPM, the port is requested to explain the basis for considering return at 16% in the tariff computation. Incidentally, it is brought out that for the SPM operation at the COPT this Authority vide its Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008 has allowed 6% of the total cost as margin while arriving at the proposed tariff based on the approach mutually agreed between the COPT and the BPCL-KRL.</p>	<p>No reply furnished by NMPT on this point.</p>
(x)	<p>The cost statement furnished by NMPT for wharfage activity and the vessel related activity for SPM operations shows a surplus position for the seven months for the year 2013-14. The estimates for years 2014-15 to 2016-17 also reflect a surplus position. It is assumed that the estimates furnished are based on the existing interim tariff approved by this Authority for SPM operations. Justify the proposed tariff (i.e. increase sought from the prevailing interim tariff arrangement) in view of the actual surplus position reflected in the cost statements for wharfage and vessel related activity for the SPM operations and also estimated surplus for the years 2014-15 to 2016-17.</p>	<p>No reply furnished by NMPT on this point.</p>

(xi).	Rates Proposed:	
(a).	This Authority is mandated as per the Major Port Trust Act, 1963 to prescribe the tariff as well as the conditionalities governing the tariff. The NMPT has proposed the tariff for the SPM operations. The port has, however, not proposed the conditionalities governing the proposed tariff. The NMPT is, therefore, requested to propose the conditionalities governing the proposed tariff, if any.	The earlier proposal has been revised/modified wherever found necessary and same submitted to TAMP on 11/02/2015. The conditionalities applicable to general notified Tariff for NMPT by TAMP for cargo and vessel related charges will be equally applicable to SPM activities.
(b).	It is seen that for arriving at the proposed vessel related tariff the unit rate arrived for coastal vessel is escalated to arrive at the rate for foreign-going vessel and exchange rate for 1US\$=61 is applied for proposing the dollar denominated rate in US\$ for foreign going vessel. (For example, the pilotage charge for coastal vessel is arrived by NMPT first at ₹55.10 per GRT. The proposed US\$ 1.51 for foreign going vessel is arrived by $\text{₹}55.10 \times 100 / 60 = \text{₹}91.83$ / exchange rate 61 = US 1.51). By doing so, the revenue likely to be realised will be more than the estimated revenue requirement. Hence for deriving the unit rate, the NMPT is requested to consider the share of foreign going and coastal vessels and the impact of coastal concession and arrive at the rate as done in the upfront tariff computation of berth hire charges. The NMPT may refer the upfront tariff Orders hosted in the website of TAMP, if necessary. The basis for adopting the share of foreign and coastal vessel may also please be indicated.	The observation made by TAMP has been noted. The point made has been duly taken care off in the Revised/modified proposal.

12.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.2.(i)., the NMPT has furnished its comments on the comments of MRPL letter dated 22 December, 2014.

12.2. With reference to the point of action decided at the joint brought out at para 8.2.(ii)., the NMPT has vide its letter dated 11 February, 2015 filed a revised proposal along with detailed cost workings. The main submissions made by the NMPT and the modifications done by the NMPT in the (final) revised proposal are as follows:-

(i). **Wharfage Rate:**

- (a). Assumptions made by NMPT and submissions regarding proposed wharfage charge at SPM are as follows:
- (i). Crude import traffic of 13.96 MMT handled at Oil Jetty No.10 & 11 by M/s.MRPL for the year 2012-13 when there was no SPM operations has been taken into consideration for arriving at proposed wharfage calculations.
 - (ii). As per detailed cost sheets prepared for the 3 years 2011-12 to 2013-14, average wharfage rate for 3 years comes to ₹59.06/ MT.
 - (iii). Traffic foregone due to SPM operations in 2013-14 is 4.12 MMT. Detailed traffic statement for 2013-14 is furnished.
 - (iv). Revenue foregone at Berths 10 & 11 on account of SPM activity comes to ₹24.33 Crores to be recovered from SPM operations.
 - (v). Proposed volume of Crude to be handled at SPM is 7.00 MMT.

- (b). The computation of wharfage rate in its (final) revised proposal dated 11 February, 2015 is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Estimates
1.	Crude Handled in Berth 10 & 11 for 2012-13	13.96 MMT
2.	Revenue recognised at revised rate arrived by NMPT for the years 2011-12 to 2013-14 @ ₹59.06/ MT * 13.96 MMT	82.45 Crores
3.	Volume of Crude handled at Berth No. 10 & 11 in 2013-14	9.84 MMT
4.	MMT foregone at berths on account of SPM (1)-(3)	4.12 MMT
5.	Revenue foregone (4) x ₹59.06/MT	24.33 Crores
6.	Proposed volume of Crude to be handled at SPM	7.00 MMT
7.	Minimum Rate per MT to be charged for SPM activity (5)/(6)	35.00 ₹/MT

Note:

If the TAMP notified rate for wharfage of ₹ 51.80 is considered in the above calculation, the revenue forgone in berth no.10 & 11 shall be ₹ 21.34 crores. Accordingly, the minimum wharfage rate to be charged for SPM activity will come to ₹31 per MT instead of ₹ 35.00/MT as computed above.

(ii) **Vessel related charges:**

- (a) Assumptions made by NMPT and submissions regarding vessel related charges proposed at SPM are as follows:
- (i) The actual number of vessels handled has been taken as 60 based on the trend for 2013-14 and 2014-15 (up to January 2015). Details of break up of number of vessels, type of vessels, average parcel size, rate of discharge for 11 months are furnished.
 - (ii) Total GRT has been calculated by taking the product of number of vessels of each type and average GRT for each type.
 - (iii) Two tugs of 50T Bollard Pull have been hired by NMPT on daily basis exclusively for SPM operations. The hiring charges are ₹208000/day per Tug excluding service tax and also excluding fuel.
 - (iv) Fuel consumption for tugs/hour has been taken from Marine department and same is considered at 176 ltrs./ hour/ tug. Bulk supplies of diesel rate taken for calculation is ₹61.78/ltr.
 - (v) Productive hour for pull back operations is arrived based on the discharge hours given by M/s MRPL.
 - (vi) The Port is deploying contract pilots and their salary is considered.
 - (vii) The fixed overheads include (a) Maintenance of Expenses of Marine vessels (b) Maintenance dredging (c) Salary of permanent Marine Department personal including Marine Engg. Sections. [The NMPT in calculation furnished along with the final revised proposal has not considered item (a) and (b) stated above.]
 - (viii) The proportion of SPM operations to overall operations of Port works out to roughly 12%. This percentage has been applied for apportionment of overhead expenses, depreciation and ROCE.
 - (ix) The Marine related assets such as Capital Dredging, Tugs, Vessels, Marine Launches, Buoys, Pollution Control, VTMS, Signal Station has been identified for depreciation calculation. Depreciation is computed on straight line basis.
 - (x) ROCE is taken at 16% of written down value of Marine assets i.e. tugs, pilot launches, VTMS, pollution control equipment attributable to SPM activities.

- (xi) Average US\$ rate considered for calculation is ₹1US\$ = ₹61 for arriving at US dollar denominated rate.
- (xii) At present the Port is deploying two tugs exclusively for SPM operations. SPM facilities are located 17 Kms away from the base line of Port. One 50T Bollard Pull tug will continuously pull the mother vessel (Pull back) to keep the vessel stationery after (mooring) till the vessel is released is released (Unmoored) after vessel operations are completed. It takes nearly more than 1½ hours for going as also 1½ hours for returning after the mooring operations have been completed.
- (xiii) The second tug 50T Bollard Pull is used for taking two pilots, MRPL/SPM operating agencies personnel, Custom officials, immigration officers, health officers, agents of the ship, CISF security persons. This tug assists in mooring the mother vessel. Once mother vessel is tied to SPM and connected to hose, it comes back with the above said officials to the shore.

Two pilots are deployed for SPM operations. One pilot permanently stationed in one tug which is involved in the pull back operations and remains there until entire SPM operations are completed and the vessel discharged.

- (b) A summary of the computation for Pilotage and towing fees, Pull back charges and Port dues in its (final) revised proposal dated 11 February 2015 and its earlier revised proposal dated 21 July 2014 is given below:

(i) Pilotage charges and Pull back charges:

Sr. No.	Particulars	NMPT's revised proposal dated 21.7.2014			NMPT's (final) revised proposal dated 11.2.2015		
		Pilotage	Pull back	Total	Pilotage	Pull back	Total
(i)	PRODUCTIVE TUG HRS	1,210	1,263	2,473	780	1,465	2,245
(ii)	ALLOCATION OF TOTAL COST ON TUG HRS (in ₹ Lakhs)	2,255	2,353	4,608	747	1210	1957
(a)	ALLOCATION OF FIXED COST ON TUG HRS (in ₹ Lakhs)	Covered under total cost at SI No (ii) above			537	1,010	1,547
(b)	ALLOCATION OF FUEL COST ON TUG HRS (in ₹ Lakhs)	Covered under total cost at SI No (ii) above			210	200	410
(iii)	DEPRECIATION ALLOCATED (in ₹ Lakhs)	57	60	117	38	70	108
(iv)	PILOTAGE CHARGES ALLOCATED (in ₹ Lakhs)	8	9	17	23	44	67
(v)	TOTAL COST in ₹ Lakhs	2,320	2,422	4,742	808	1,324	2,132
(vi)	Add: 10% Contingencies	--	--	--	81	132	213
(vii)	TOTAL COST in ₹ Lakhs	2,320	2,422	4,742	889	1,456	2,345
(viii)	ROCE @ 16% as per workings in ₹ Lakhs	46	49	95	31	57	88
(ix)	TOTAL COST in ₹ Lakhs	2,366	2,471	4,837	920	1,513	2,433
(x)	TOTAL GRT	4,294,000	4,294,000	--	4,672,000	4,672,000	--
(xi)	PILOTAGE RATE/GRT (in ₹)	55.10	--	--	19.69	--	--
(xii)	PILOTAGE RATE/GRT in US\$	Slab wise tariff as given at Para 13.3.(iii). First slab rate = US\$ 1.92 / GRT for vessels upto 30000 GRT	--	--	0.3228 per GRT for all the slabs	--	--

Sr. No.	Particulars	NMPT's revised proposal dated 21.7.2014			NMPT's (final) revised proposal dated 11.2.2015		
		Pilotage	Pull back	Total	Pilotage	Pull back	Total
(xiii)	Tug hire RATE/TUG HRS in ₹	--	195,645	--	--	103,276	--
(xiv)	Tug hire RATE/TUG HRS in US\$	--	5345	--	--	1693	--

(ii) Port dues:

In the proposal of 21 July 2014, the NMPT had proposed port due of US\$ 0.377/GRT as notified by this Authority in the SOR of COPT. No detailed working was furnished. In the (final) revised proposal dated 11 February 2015, the NMPT has furnished computation for arriving at port dues as given below:

Sr. No.	Particulars	Amount
(i)	Depreciation on Marine Assets for 2013-14	476,12,615.00
(ii)	Depreciation of Floating Crafts earlier considered as CH Activity	63,201,503.00
(iii)	Maintenance Dredging and marine survey expenses	377,755,465.00
(iv)	Pollution Control expenses	5,274,544.00
(v)	Water Supply to Shipping	5,081,058.00
(vi)	Fire Fighting Expenses	60,719,817.00
(vii)	Operation & Maintenance of Navigational Aids	14,270,927.00
(viii)	Administration & General Expenses	18,540,106.00
(ix)	TOTAL COST	592,456,035.00
(x) (a)	ADD: MGA Apportioned Cost- 6% of MGA Expenses	42,394,524.00
(b)	ADD: Dry Docking Expenses of Tugs/ML/PLs	55,800,000.00
(xi)	TOTAL COST	690,650,559.00
(xii)	TOTAL GRT HANDLED IN 2013-14 (in MT)	34,054,755.00
(xiii)	Rate per GRT (in ₹) (xi)/(xii)	20.28
(xiv)	Rate per GRT (in UD \$) (\$1=Rs.61) (for foreign going vessel)	0.332
(xv)	Rate per GRT (in ₹) (60% of Foreign Rate) (for Coastal vessel)	12.17

12.3. To summarise, the rates proposed by the NMPT in its (final) revised proposal vis-à-vis its earlier revised proposal dated 21 July 2014 are given below:

(i). Wharfage:

No.	Type of vessel	Rate as per Proposal dated 21.07.2014		Rate as per Proposal dated 11.02.2015	
		Rate per GRT		Rate per GRT	
		Coastal (₹)	Foreign (US \$)	Coastal (₹)	Foreign (US \$)
1.	Crude oil at SPM- per tonne	46.03	46.03	35.00	35.00

(ii). Port Dues for vessels calling at SPM:

No.	Type of vessel	Rate as per Proposal dated 21.07.2014	Rate as per Proposal dated 11.02.2015	
		Rate per GRT	Rate per GRT	
		Foreign (US \$)	Coastal (₹)	Foreign (US \$)
1.	Crude Oil Tanker	0.377 (As notified for COPT)	12.17	0.332

(iii). Pilotage and Towing Fees for vessels handled at SPM:

No.	Size of vessel	Rate as per Proposal dated 21.07.2014		Rate as per final revised proposal dated 11.02.2015	
		Rate per GRT		Rate per GRT	
		Coastal (₹)	Foreign (US \$)	Coastal (₹)	Foreign (US \$)
(i)	Upto 30000 GRT	70.21 subject to min of ₹ 2,10,630	1.92 subject to min of \$5760	11.59	0.3228
(ii)	30001 to 60000 GRT	21,06,300 + ₹ 56.37 per GRT over 30,000 GRT	57,600 + \$1.54 per GRT over 30,000 GRT		
(iii)	60001 and above	37,95,600 + ₹49.66 per GRT over 60,000 GRT	1,03,800 + \$1.36 per GRT over 60,000 GRT		

(iv). Pullback charges of vessels calling at SPM:

No.	Particulars	Rate as per earlier revised proposal dated 21.07.2014		Rate as per final revised Proposal dated 11.02.2015	
		Rate per Tug Hour or part thereof		Rate per Tug Hour or part thereof	
		Coastal (₹)	Foreign (US \$)	Coastal (₹)	Foreign (US \$)
1.	Tug Charges towards pullback activity at SPM	195,642	5,345	61,966	1,693

(v). Pilot attendance / detention charges at SPM:

No.	Particulars	Rate as per earlier revised proposal dated 21.07.2014		Rate as per final revised Proposal dated 11.02.2015	
		Rate per Tug Hour or part thereof		Rate per Tug Hour or part thereof	
		Coastal (₹)	Foreign (US \$)	Coastal (₹)	Foreign (US \$)
(i).	Pilot cancellation / detention charges towards SPM activity	Not proposed		5,124	140

12.4. As decided at the joint hearing, the NMPT vide its letter dated 11 February, 2015 has forwarded its modified proposal dated 11 February, 2015 to the MRPL, MSAA, KCCI Indian National Shipowner's Association (INSA) and Shipping Corporation of India Limited (SCI). The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback

information. The NMPT has furnished its reply on comments of users / user organisations vide its letters dated 28 March, 2015 and 24 April, 2015 respectively.

12.5. A copy of the NMPT comments on comments of MRPL was forwarded to MRPL. The MRPL has vide its letter dated 24 April, 2015 has furnished its further additional comments on reply of NMPT and endorsed the same to NMPT. The NMPT has also furnished its response thereon vide its letter dated 11 May, 2015. Some of the points made by the MRPL are reiteration of their earlier comments on which the NMPT has already furnished its comments.

13. The NMPT vide its letter dated 27 April 2015 has furnished a copy of the Board Resolution No. 218/2014-15 passed by NMPT's Board of Trustees in the meeting held on 30 March, 2015 approving the final revised proposal filed by NMPT to TAMP.

14.1. In the meanwhile, M/s. Atlantic Shipping Pvt. Ltd. (ASPL) vide its letter dated 8 June, 2015 has furnished the following submissions:

- (i) M/s. ASPL are handling crude vessels calling at MRPL SPM at NMPT. Initially ASPL have paid Pilotage of ₹239,335,821/- including service Tax to NMPT based on TAMP Notification No.TAMP/34/2010 notified in the Gazette of India on 21 February, 2012 wherein minimum pilotage charge is prescribed at US\$ 95,100 for 60,000 GRT and US\$ 1.232GRT for vessels above 60,000GRT.
- (ii) As per the revised TAMP Order No. TAMP/17/2014-NMPT passed on 20 May, 2014 which supersedes all its earlier Order, the Pilotage charges were revised and finalized as USD 0.4259 per GRT instead of above rates claimed earlier. The revised pilotage charges amounts to ₹68,664,334/- including service tax.
- (iii) In consequence to the same, the vessel owners are entitled for refund of the excess pilotage charges of ₹170,671,487 including service tax paid by them from time to time. Similarly ASPL has to obtain refund of ₹3,486,538/- towards pull back tug hire charges.
- (iv) The owners are following up constantly and insist that the above refund should be passed to them prior to year end closure. ASPL are following up with the NMPT and understand that they are still awaiting decision of the Authority in this regard.
- (v) ASPL has requested to advice NMPT while passing final Order so that the above refund can be paid to them and the same can be passed on to the respective vessel owners.

14.2. Under cover of the said letter ASPL has furnished a copy of NMPT letter dated 21 August, 2014 addressed to the shipping line of the consignee. In the said letter, it is seen that NMPT has stated that the interim order received from this Authority has created ambiguity with regard to the rates to be charged for Port Dues for SPM operations. The NMPT has stated that it has requested the Authority to give the provisional rates relating to Cochin Port Trust (COPT) in totality. However, it is seen that with regard to port dues the interim order passed by the Authority is not in conformity with the request made by the Port. The matter has been taken up with the TAMP to take a review and to modify the interim order earlier given so that the rates are in conformity with the SOR rates for SPM charges by COPT in totality. The decision of the Authority is awaited. However, the port as a temporary measure will follow the interim order already received from this Authority until the review / modified / final order is received from the Authority.

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The proposal is for fixation of final rates for operations at the Single Point Mooring (SPM) commissioned by the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) at New Mangalore Port Trust (NMPT). The operations have reportedly commenced on 29 August, 2013. The new SPM facility mainly caters to handling of crude oil which earlier was unloaded at the two Jetty Nos. 10 and 11 of NMPT. The investment on SPM is made by MRPL while vessel operations are continued to be arranged by NMPT.
- (ii) The NMPT while filing its proposal for fixation of final rate had also simultaneously filed a proposal seeking approval of the rate on provisional basis adopting the rates prescribed for SPM operations at the Cochin Port Trust. The NMPT had furnished consent of the MRPL for the rates proposed by the port on provisional basis. That being so, this Authority vide its Order No. TAMP/17/2014-NMPT dated on 20 May, 2014 approved provisional rates for the SPM facility as proposed by the NMPT except for port dues. For port dues for reasons recorded in para 4.6. of the said Order, this Authority approved the port dues prescribed in the Scale of Rates of the NMPT itself. The provisional rates were approved with retrospective effect from the date of commencement of the commercial operations i.e. 29 August, 2013 for a period of one year from 29 August, 2013 or till the effective date of implementation of the Order disposing of the proposal filed by NMPT for fixation of final rate for SPM, whichever is earlier.
- (iii) As brought out in the preceding paragraphs bringing out the factual position, the initial proposal was filed by the NMPT in March, 2014. The said initial proposal filed by NMPT in March, 2014 was completely revised by it vide its modified proposal dated 21 July, 2014. Subsequently, after the joint hearing, the NMPT has filed a completely revised proposal vide its letter dated 11 February, 2015. The NMPT has furnished its comments on the comments of the MRPL on its final revised proposal vide its letter dated 11 May, 2015. Therefore, the case has been taken up for finalization after receipt of comments of NMPT.

In the final revised proposal filed by the NMPT in February 2015, it is seen that the NMPT has attempted to modify most of the deficiencies pointed out by the MRPL in the computation of the rate proposed by it earlier. The final revised proposal dated 11 February, 2015 filed by the NMPT along with the information/ clarification/ comments obtained during the processing of this case is considered for fixing the final rates for SPM operations at the NMPT.

- (iv) Before proceeding ahead with this case, it is relevant to mention here that the NMPT had filed the proposal under the tariff guidelines of 2005. The Ministry of Shipping (MoS) vide its communication No. 8(1)/2014-TAMP dated 13 January, 2015, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), has issued a new Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015 for determination of Tariff for Major Port Trusts. In compliance with the policy direction issued by the MOS, this Authority has notified the said Tariff Policy, 2015 vide Gazette Notification No. 30, dated 27 January, 2015 and the said Tariff Policy, 2015 is effective from 13 January 2015. Subsequently, in compliance with Clause 1.5 of the Tariff Policy, this Authority has, in consultation with all the Major Port Trusts, notified the Working Guidelines to operationalize the said Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015 vide Gazette Notification No. 207 dated 4 June, 2015.

Clause 5.7.1. of the Working Guidelines to operationalize the said Tariff Policy 2015 stipulates that whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the SOR, of that particular port, the concerned Major Port Trust can approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service adopting the tariff and performance standards, if any, fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any other Major Port Trust. If there is no rate available in any other Major Port Trust or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/ service/ facility, then the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service with reference to optimal capacity assessed following the principles of

2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification of service/ facility/ equipment. If determination of tariff based on the above prescribed options is not possible, then the Major Port Trusts after giving sufficient reasons may propose rates based on Cost plus 16% return formula.

It is seen that clause 5.7.1. of the Working Guidelines under Tariff Policy 2015, allows the Major Port Trusts to propose rate for new cargo/ service for which rate is not available in the SOR of the concerned port based on cost plus 16% return formula. Recognising that the entire processing of this case including the joint hearing and fixation of provisional rate was done following the tariff guidelines of 2005 applicable to Major Port Trusts prior to the announcement of the new Tariff Policy for Major Ports, 2015, this Authority proceeds based on the proposal of the NMPT which is based on the cost plus return model and in line with options prescribed in the Working Guidelines issued under the Tariff Policy 2015 for new cargo/service.

- (v) The five main tariff items proposed by the NMPT for SPM operations are (a). Port Dues, (b). Pilotage fees, (c). Hire charge for Tug for pull back operations (d). Wharfage rate and (e). Pilot attendance / detention charges at SPM. Each of the above tariff items are discussed in the subsequent paragraphs.

(vi) **Port Dues:**

- (a) The NMPT in its initial proposals of March 2014 and July 2014 had proposed the port dues as prescribed in the SOR of the COPT at US\$0.377 per GRT. Subsequently, in the final revised proposal, the NMPT has proposed port dues at US\$0.332 per GRT. For this purpose, the NMPT has considered apportioned cost items like Depreciation on Marine Assets, Depreciation on Floating Crafts, Maintenance Dredging and marine survey expenses, Pollution Control expenses, Water Supply to Shipping, Operation & Maintenance of Navigational Aids, Administration & General Expenses, apportioned Management and General Overheads and dry docking expenses of tugs/ mooring launches/ pilot launch and spread over the total GRT of vessels of SPM.

The MRPL, and the Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) both have objected the proposed port dues which leads to an increase of 132% from the existing provisional port dues. The only argument put forth by the NMPT is that Port dues of NMPT has not been revised from 13.06.2006 onwards and is overdue for revision. Notwithstanding the objection of MRPL and KCCI and NMPT's comments thereon, it is relevant to mention that port dues is a fee for entry of a vessel into the port. The apportioned cost components now considered by the NMPT for arriving at the proposed port dues like marine survey, port conservancy, pollution control, harbour patrol as a safety & security measure, dredging etc for SPM operations are already captured in the General revision proposal of the NMPT approved vide Order no. TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January, 2012 while approving the port dues. The existing Scale of Rates of NMPT already prescribes uniform port dues for all categories of vessels referred as "Ships/ Steamers" at US\$ 0.143 per GRT for foreign-going vessel and ₹2.32 per GRT for coastal vessel. It is relevant here to mention that for SPM operations commissioned by Bharat Petroleum Corporation Limited - Kochi Refineries Limited (BPCL-KRL) at Cochin Port Trust, the port dues prescribed in SOR of the COPT is made applicable for vessels arriving at the SPM as per the proposal of the port. At the Kolkata Port Trust, same rate of port dues is levied for operations at Haldia and Kolkata. Likewise, the same rate of port dues is applicable at Mumbai Port Trust for operations at its Docks and the Jawahardeep where marine oil terminal is located. Since Port dues is a fee for entry of vessels, the rate of Port dues for SPM vessels cannot be different from the other vessel categories.

Hence, adopting the analogy followed in COPT, it is found appropriate to prescribe port dues for SPM vessel at par with port dues applicable in the existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel. This is in line with the decision taken while approving the provisional rates for SPM operations.

The NMPT has already filed a proposal for revision of the existing SOR of the port under the Tariff Policy, 2015 where all tariff items including the port dues is proposed for revision by the NMPT. The said proposal of the NMPT is being processed by this Authority separately. The port dues to be approved by this Authority in the general revision of the SOR of the NMPT, will automatically apply to the vessels arriving at the SPM also.

- (b) While approving provisional rates for SPM operations at NMPT, this Authority had considered the proposal of the NMPT for adoption of the rates prescribed at COPT for SPM operations in respect of wharfage, pilotage fee and hire charge for tug. As regards port dues, this Authority had approved the port dues prescribed in the SOR of the NMPT for SPM operations as against the proposal of the NMPT to adopt the port dues prescribed in the SOR of COPT. The NMPT has requested to review the Port dues approved in the Tariff Order of May 2015 and has requested to approve the Port dues prescribed for COPT. The reasons for prescription of Port dues at the level of NMPT SOR is recorded in detail in para 4.6. of the Order dated 20 May 2014. This Authority has in the said Order stated that port due is a fee for entry of the vessel and following the analogy followed in COPT, port dues for SPM vessel is prescribed at par with port dues applicable in the existing SOR of NMPT for POL vessels i.e. USD 0.143 per GRT per entry for foreign-going vessel and ₹2.52 per GRT per entry for coastal vessel while approving the provisional rates for SPM operations. For the reasons already cited in the said Order, the request made by the NMPT to review and approve the COPT adopted rate on provisional basis is not conceded to. In fact, the final rate for the SPM operations is the same as approved on provisional basis.
- (c) As brought out earlier, during the processing of the case, there was a representation from M/s.Atlantic shipping Pvt. Ltd. (ASPL). The ASPL has submitted that Pilotage fee as per Order No. TAMP/34/2010 notified in the Gazette of India on 21 February, 2012 is minimum US\$ 95,100 for 60,000 GRT and US\$ 1.232GRT for vessels above 60,000GRT. The ASPL has further stated that as per the revised Order No.TAMP/17/2014-NMPT passed by this Authority on 20 May 2014 which supersedes all its earlier Orders (in the views of ASPL), the Pilotage charges was revised and finalized as USD 0.4259 per GRT instead of above rates claimed earlier and hence has requested for directions to refund of pilotage fee.

In this context, the ASPL should note that the pilotage fee prescribed in the SOR of NMPT in the Order notified on 21 February 2012 is with reference to the general revision of the SOR of the port. The Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 does not supersede all the earlier orders of this Authority as claimed by ASPL. The said Order is approval of provisional rates for SPM operations commenced at NMPT in August 2013. The Order dated 20 May 2014 is for a new pilotage service and has no relevance to the pilotage fee prescribed in the Order dated 21 February 2012 in the general revision of the SOR for rendering pilotage service for vessels other than vessels calling at the SPM.

Further, the unit rate of pilotage fee quoted by ASPL is not as per the pilotage fee prescribed by this Authority in the general revision Order notified on 21 February 2012. The rates for foreign going vessels of 30001 GRT to 60000 GRT is US \$ 9600 + US \$ 0.256 per GRT over 30,000 and for vessels above 60,000 GRT the pilotage fee prescribed is US \$ 17280 + US \$ 0.224 per GRT over 60,000 GRT.

The reply furnished by NMPT vide its letter dated 21 August 2014 to ASPL as forwarded by ASPL relates to port dues provisionally approved by this Authority. The point made by the NMPT in the said letter that the interim order approved by this Authority has created ambiguity with regard to the rates to be charged for Port Dues for SPM operations is totally baseless. The Order passed by this Authority is explicit and a reasoned speaking Order. There is no ambiguity in the said Order. Para 4.6. of the Order approved on 20 May 2014 approving provisional rates for SBM operations explicitly deals with the matter. This has also been brought out in the earlier paragraph and hence not reiterated.

It is seen that the NMPT in its letter 21 August 2014 addressed to ASPL has not addressed or made any remarks on the pilotage fee matter referred by the ASPL. That being so, the NMPT is advised to examine the issue raised by the ASPL and initiate appropriate action applying the applicable rates approved by this Authority.

(vii). Pilotage fee and Hire Charge for Tugs for pull back operations:

The above mentioned two tariff items viz. (a). Pilotage fee and (b). Hire Charge for Tugs for pull back operations both revolve around mainly tug services. The NMPT has arrived at the total cost for these two services and apportioned between the two tariff items based on tug hours for arriving at the proposed rates. The analysis relating to this two tariff items are discussed together as hereinunder:

(a). Hire charge for two tugs:

The NMPT has reported to have hired two tugs each 50T Bollard pull exclusively for SPM operations at a cost of ₹208000/tug /per day (excluding taxes and fuel). The NMPT recognising the point made by the MRPL has considered the hire charges of two tugs at 208000/tug /per day excluding service tax component instead of ₹2.34 lakhs /tug/ day considered by it in its earlier proposal dated 21 July 2014 which included the service tax component. The NMPT has substantiated the hire charge with copy of the hiring contract and has confirmed that the hiring contract was awarded following competitive bidding process. The work order dated 30 April 2014 placed by NMPT for hire of two numbers of 50T Bollard pull tug shows that the contract for hire of two tugs is for a period of five years and further extendable for two years @ ₹208000 per tug per day excluding service tax and fuel. Thus, the tug hire rate is not subject to any variation during the contract period. The unit cost of hiring the tug is, therefore, relied upon.

The NMPT has estimated hire cost of two tugs for 365 days at ₹1518.00 lakhs. The KCCI and Mangalore Steamer Agents Association (MSAA) have submitted that the SPM will be operational only during fair weather. During monsoon period for about 3-4 months there will not be any operation at SPM and hence port may use these hired tugs for other port operation and capture its impact in cost calculation. The NMPT has clarified that according to MRPL SPM operations will be carried out during monsoon also subject to favourable weather and sea condition and hence tugs are made available round the year. In view of the clarification furnished by the NMPT and also recognising that the NMPT has hired the two tugs exclusively for SPM operations, the charges for hire of tugs need to be borne by the SPM vessels. That being so, the hire cost of two tugs is considered as estimated by the NMPT at ₹1518.40 lakhs (i.e. ₹2.08 Lakhs per day per tug x 365 days x 2 tugs) without rounding off to ₹1518.00 as lakhs as done by NMPT.

(b). Fuel cost:

As per the work order for hire of tug, fuel has to be supplied by the Port to the Contractor. The estimate of fuel cost is explained as hereinunder:

- (i) The MRPL has pointed out that there is a calculation error in fuel charge estimation and that the NMPT should consider the productive hours for pilotage and pull back separately for estimation of fuel consumption. In the final revised proposal the NMPT has addressed this point and estimated fuel cost for pilotage and pull back operations separately as suggested by the MRPL. In the final revised proposal, the fuel cost is estimated to reduce to ₹410 lakhs as against ₹2262 lakhs estimated by the port in its July 2014 proposal.
- (ii) The NMPT in the final revised proposal has considered total fuel consumption of 210 litres/ hour for a tug and DG set deployed for pull back operations. For pilotage operations, the NMPT has considered total fuel consumption of 416 litres/ hour in respect of two tugs and DG sets. The revised fuel consumption is reportedly based on the actual past data of the port for SPM operations carried out since August 2013 to January 2015. None of the users including MRPL have raised any objection on the fuel consumption considered by the NMPT. That being so, fuel consumption as considered by the NMPT is relied upon.
- (iii) The SPM facility is located 17 Kms away from the base line of Port. For pilotage operations, the port had earlier considered 12 hours for berthing a vessel and 10 hours for unberthing a vessel considering two tugs. The MRPL has pointed out that as per its experience, 9 hours is required for berthing a vessel. Based on the observation made by the MRPL and based on the fuel details available with the Port, in the final revised proposal the NMPT has considered 10 hours for berthing a vessel and 3 hours for unberthing a vessel i.e. total 13 hours for pilotage operations. Recognising that the berthing/ non-berthing hours for pilotage operations for SPM vessel considered by the NMPT is based on the actual data for SPM operations, the same is relied upon and considered.

For pull back operations, the NMPT has stated that one tug will continuously pull the mother vessel (Pull back) to keep the vessel stationary after (mooring) till the vessel is released (Unmoored). The NMPT has estimated tug hours for pull back operations at 17.5 hours, 25.5 hours and 32.5 hours for Aframax vessel, suezmax vessel and VLCC respectively. The MRPL has requested to consider the pull back hours at 27, 40 and 45 for the corresponding categories of vessels. It is relevant to mention that the pilotage operations and pull back operations for SPM operations are carried out by the NMPT since last one and half years since commencement of the SPM operations. Recognising that the pull back hours considered by the NMPT which is reportedly based on the data available with the port on the actual pull back hours for SPM operations for almost one and half years i.e. from August 2013 to January 2015), the pull back hours considered by the NMPT are reckoned with in the computation.

- (iv) The NMPT had earlier estimated total 55 no. of vessels to be handled at SPM. Subsequently, in the revised proposal, the NMPT has increased total of vessels at SPM to 60 numbers comprising of 9 AFRAMAX, 50 SUEZMAX and 1 VLCC reportedly based on the 55 number of vessels handled by NMPT at SPM for ten months in the year 2014-15 (i.e. upto January 2015). The MRPL has requested to consider 71 number of vessels projected by it. It is seen that vessel projection of 71 indicated by the MRPL vide its email dated 22

December 2014 is projection under the best scenario for Crude throughput of 14.90 million Tonnes. The said email of MRPL also indicates vessel projection of 65 and 68 for crude throughput of 14.00 and 14.50 million tonnes. The MRPL has stated that crude oil import has reduced as they are depleting the stock first for refinery. Even the NMPT has stated that the traffic of MRPL has declined in the year 2014-15. The NMPT has categorically stated that the crude throughput of MRPL has reduced and it is not likely to handle 71 vessels at SPM.

It is relevant here to mention that the actual number of vessels reported to have been handled by NMPT at SPM is 55 vessels in the year 2014-15 (upto January 2014-15). When 55 number of vessels reportedly handled for 10 months of the year 2014-15 is extrapolated for the full year it comes to 66 vessels instead of 60 vessels considered by the NMPT. That being so, in our computation number of vessels is considered at 66 i.e. 10% higher than the number of vessels considered by the NMPT. Increase in number of vessels will have impact on fuel cost of tugs and GRT hours for both pilotage and tug hire charge for pull back operations.

- (v) The NMPT has computed total productive hours of tugs for pilotage operations and pull back operations at 780 hours and 2245 hours respectively and added 5% towards contingency. The NMPT has clarified that addition of 5% is to take care of any productive hours inadvertently left out in the calculations. The MRPL or any other user organization has not raised any pointed objection on consideration of 5% contingency in the productive tug hours. In view of the clarification furnished by the NMPT 5% contingency estimated in the productive tug hours is considered in line with the approach followed by the NMPT.
- (vi) Consequent to above analysis and subject to modification in number of vessels, the total number of tug hours for pilotage comes to 900.9 hours as against 819 hours considered by NMPT and 1690.5 hours instead of 1538 hours considered by NMPT for pull back operations. The total number of hours for both the operations comes to 2591.4 hours as against 2357 hours considered by the NMPT. The modified number of hours is considered for estimation of fuel cost.
- (vii) The unit rate of fuel i.e. High Speed Diesel (HSD) considered by NMPT is ₹61.78 per litre reportedly based on the bulk supply of the HSD rate. The NMPT has requested to update the unit rate of fuel with the prevailing rate. The NMPT has argued that since revision is sought from August 2013, it has not updated fuel rate at the prevailing level. While fixation of tariff the unit rate of fuel is updated to the prevailing rate in all the tariff cases. Hence, the unit cost of fuel is updated with the prevailing rate of HSD at ₹55.71/Ltr in line with the approach followed in the other tariff cases of Major Port Trusts.
- (viii) In view of the above analysis, the total fuel cost for two tugs comes to ₹208.79 lakhs (416 ltrs * 900.9 hour of pilotage * ₹55.71 per ltr) as against ₹210.00 lakhs estimated by NMPT. For pull back operations, fuel cost comes to ₹197.77 lakhs (i.e. 210 ltrs * 1690.5 hours of pull back * ₹55.71 per ltr) as against ₹200 lakhs estimated by NMPT.

(c). Overheads:

The NMPT had earlier allocated 13% of the overhead, depreciation, ROCE to the SPM. In the final revised proposal the NMPT has allocated overhead, depreciation, ROCE to SPM activity at the rate of 12% which is reportedly arrived by dividing total crude handled at SPM over total cargo handled by the port as whole in a year for the period from August 2013 (inception of SPM activity) to July 2014. The NMPT has given a detailed working for arriving at 12% which is relied upon. Neither the MRPL nor any user has made any adverse remark on 12% adopted by the NMPT for allocation of the cost items.

The overheads estimated by the NMPT in its 21 July 2014 proposal was ₹638 lakhs comprising of allocated maintenance dredging, maintenance of tugs, buoys and mooring launches, maintenance dredging and management and general overheads. In the light of the observation made by this Authority and the MRPL and other user associations about the relevance of these items for SPM operations, the NMPT in the final revised proposal has excluded allocation of maintenance dredging, maintenance of tugs, buoys and mooring launches. The NMPT has stated that it has considered only relevant salary of its Marine department at ₹233.70 lakhs and allocated 12% thereof to SPM operations which works out to ₹28 lakhs. The NMPT has allocated management and general overheads at 3.6% of the allocated salary of the marine department which comes to ₹1 lakhs. The total overheads comprising of allocated salary of the marine department and allocated management general overheads considered by NMPT is ₹29 lakhs. Even the MRPL in its comments dated 10 March 2015 has captured this figure. The overhead is considered in the computation as furnished by the NMPT. The overhead captured in the SPM operations should be excluded from the ARR computation in the general revision proposal under Tariff Policy for Major Port Trusts 2015 by the NMPT to avoid double counting of expenses.

(d). Depreciation:

The port has apportioned ₹108 lakhs depreciation to SPM operations towards capital dredging, tugs/ vessels/ mooring launches, pollution control, VTMS and signal station. MRPL and most of the user associations have raised objection on depreciation cost on capital dredging and tugs allocated to SPM operations. When requested to confirm whether all the above mentioned assets considered in the cost estimation for arriving at the proposed tariff are relevant to the SPM activity and briefly explain the services provided by them to the SPM activity, the NMPT has in a general way stated that the cost relating to marine related activities are to be recovered by charging the same in the tariff, on GRT basis from the customer and hence a portion of the depreciation expenditure has been charged to SPM operations as the said operation is related to overall marine activity without examining the relevance of each of the items for SPM operations.

As stated earlier, entire investment made for SPM operations is incurred by the MRPL. There is no capital dredging done by the NMPT with reference to the SPM operations as stated by the MRPL. Since apportionment of depreciation on capital dredging is not found relevant to SPM operations it is excluded.

As regards depreciation of tugs/ mooring launch as already stated earlier, the port has hired two tugs exclusively for SPM operations and all the operating cost and hire cost of tugs are proposed to be recovered from SPM vessels. Hence, tugs/ mooring launch providing services at port berths are not engaged for SPM operations. Hence depreciation on this item is also excluded. It is relevant to state that whilst depreciation on these two items are excluded, the NMPT cannot be stated to be at any

disadvantageous position as depreciation on tugs and capital dredging related to port operations would have already been captured while determining the tariff for the port in its general revision proposal.

As regards the point made by the MRPL that for the last seven or eight years, VTMS has not been used and no Vessel Traffic Management Services have been provided to the Vessels entering or departing the main Harbour, the NMPT has clarified that VTMS is very much operational and is being actively used for SPM operations. New VTMS costing more than ₹17 Crores is also in the process of being installed in the Port in April 2015. That being so, depreciation of VTMS is considered as estimated by the NMPT.

Pollution control system and signal station are found relevant for SPM operations and hence depreciation on these two items are captured as estimated by the NMPT.

Subject to above modification, depreciation considered for SPM operations comes to ₹6.39 lakhs as against ₹108 lakhs estimated by the NMPT.

The NMPT should, ensure that in the general revision proposal filed by it, the cost items included in SPM operations are excluded so as to avoid double counting of these same cost items.

(e). Pilot Salary on contract basis for SPM operations:

The port has stated that pilots are engaged for SPM operations on contract basis. It has considered annual salary of two pilots taken on contract basis for operations of tugs. The port has considered 6% annual escalation in the total annual cost.

The annual escalation allowed by this Authority for the tariff cases decided in the year 2014-15 is 6%. Recognising that the figures considered by the NMPT are based on 2013-14 actuals, application of 6% annual escalation to arrive at the salary cost for the year 2014-15 does not appear to be unreasonable. Neither the MRPL nor any other user associations has made any pointed objection to this estimate. Hence, salary of two pilots as estimated by NMPT is considered.

(f). 10% contingency on the total cost

Based on the above analysis, the total cost comes to ₹2027.05 lakhs of which ₹772.15 lakhs is for pilotage services and ₹1254.90 lakhs is for pull back services as against the estimate by NMPT at ₹808.00 lakhs for pilotage services and ₹1324.00 lakhs for pull back services aggregating to ₹2132.00 lakhs. In the final revised proposal of February 2015, the NMPT has applied 10% contingency on the total cost estimated by it and arrived at the total cost including 10% contingency at ₹889.00 lakhs for pilotage services and ₹1457.00 lakhs for pull back services aggregating to ₹2346.00 lakhs.

The NMPT has stated that contingencies have been provided at 10% for Pilotage and pull back based on the SPM proposal submitted by Cochin Port to TAMP. As stated earlier, the NMPT has considered 5% contingency in productive tug hours which has been allowed based on the reasons stated by the port. It is relevant to mention here that no contingency of 10% of total cost was considered while fixing the tariff for SPM operations at the COPT as claimed by the NMPT. 10% of tug hire charge was considered as overheads as estimated by the COPT. In the case of NMPT, overhead is already estimated separately. That being so, 10% contingency estimated by the NMPT is excluded in the computation modified by us.

(g). Return:

The NMPT has considered 16% ROCE on the net value of assets on port owned tugs, pilot launches, mooring vessels, VTMS and pollution control and allocated 12% thereof to the SPM operations. As rightly stated by MRPL when hired tugs are deployed for SPM operations and hire charges are already captured in the computation, it is not correct to apply 16% ROCE on the port owned tugs, pilot launches and mooring vessels. These port owned tugs/vessels/mooring launches are not being used for SPM activity and hence excluded from the computation for ROCE. The VTMS and pollution control system are found relevant for SPM operations and hence return thereon needs to be allocated to the SPM activity. This Authority has decided to allow 16% return on the capital employed. The NMPT has also computed return at 16% and allocated 12% thereon to the SPM. Following the approach adopted by the NMPT subject to items excluded as stated above, Return allocated to SPM activity comes to ₹2.75 lakhs as against ₹88 lakhs considered by the NMPT.

As per the cost plus return approach prescribed in the 2005 guidelines as well as in 2015 Tariff Policy 2015, 16% return on investment is allowed in the tariff of Major Ports / Private Terminals while fixing the tariff. In the instant case, since the tugs deployed by the NMPT are on hire basis, it is not entitled for return on investment on the two tugs taken on hire. Thus, in this exercise for pilotage and pull back services offered by NMPT using hired tugs, the NMPT is only being reimbursed for the expenses incurred by the port. In a similar case at COPT where the port had taken tugs on hire for SPM operations by BPCL- KRL, the COPT had considered 6% of the total cost as margin while arriving at the proposed tariff. This Authority while passing Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008 had accepted the approach followed by the COPT in this regard. The MRPL has also agreed that some return of 3% or 6% can be allowed. Flowing from the approach accepted in the case of SPM operations at COPT, 6% margin on the total modified cost is considered while arriving at the tariff for pilotage fee and pull back charges.

- (h). It is relevant to mention that the NMPT has allocated cost of hire charge of tugs, overheads, salary of pilot, depreciation and ROCE between the pilotage and pull back operations in the ratio of the productive tug hours at 780 and 1465.25 respectively for these two operations. The NMPT has not considered 5% contingency in the tug hours which it has considered for fuel estimation for allocation of the cost between the two services. Since the fuel cost considered is with 5% contingency in tug hours, it is appropriate to consider the same while allocating the expenses. That being so, in the modified cost statement prepared by us the modified expenses are allocated with reference to the modified productive hours for pilotage and pull back services at 900.90 hours and 1690.50 hours respectively .
- (i). Based on the above analysis, the total cost plus return which is in other terms Annual Revenue Requirement (ARR) comes to ₹2151.43 lakhs of which ₹819.44 lakhs is for pilotage services and 1331.99 lakhs is for pull back services as against the estimate by NMPT at ₹920.00 lakhs for pilotage services and 1513.00 lakhs for pull back services aggregating to ₹2433.00 lakhs
- (j). Proposed rate for pilotage fee:
- (i). For arriving at the proposed rate of pilotage fee, the NMPT has spread over the total estimated ARR of ₹920.00 lakhs over the GRT of vessel assessed at 46,72,000 GRT from 60 SPM vessels estimated by the NMPT. The NMPT has considered the average GRT of vessel at 58000, 80000 and 150000 in respect of Aframax

vessel, suezmax vessel and VLCC vessel respectively based on the statistics of the vessels at SPM handled from the commencement of operations i.e. August 2013 to January 2015. This position is relied upon as it is based on past actual operations at SPM. As stated earlier, the number of vessels has been modified to 66 instead of 60 vessels considered by NMPT. Consequently, total GRT of vessel comes to 51,30,000 GRT. The vessel parameter of average GRT of vessel is considered as given by the NMPT.

Following the approach adopted by the NMPT and by spreading over the total modified ARR of ₹819.44 lakhs over the modified GRT of vessel assessed at 51,30,000 GRT, the pilotage fee works out to ₹15.97 per GRT. The pilotage fee for foreign going vessel is arrived by adopting the exchange rate of 1US\$=63.51 (i.e. 15.97/ 63.51) prevailing at the time of finalizing this case as against exchange rate of 1US\$=61 considered by the NMPT. Accordingly, pilotage fee comes to US\$0.2515 / GRT as against US\$0.3228/ GRT proposed by the NMPT. Even at COPT, the Pilotage fee prescribed for SPM operation is uniform for the three slabs. Since the proposal of NMPT is also for uniform rate for the three slabs, the same approach is followed as proposed by the Port.

The MRPL has confirmed that crude is imported and all vessels will be foreign-going vessels. Coastal vessel is expected in rare cases only. The NMPT has proposed pilotage fee for coastal vessel applying 40% concession eligible for this category of vessel. Pilotage fee for coastal vessel is prescribed at 60% of the rate prescribed for its foreign counter part in the event any coastal vessel is to be handled which is rare case as pointed out by MRPL.

(k). Proposed rate for pull back operations:

- (i). For arriving at the proposed rate of for pull back operations, the NMPT has spread over the total estimated ARR of ₹1513.00 lakhs over the total 1465 tug hours for pull back operations for 60 SPM vessels and arrived at tug hire charge of ₹103,276/ tug hour. Here also the NMPT has not considered tug hours of 1538 (inclusive of 5% contingency) as considered by it in fuel cost. In the modified cost statement prepared by us, tug hours is considered as 1690.50 hours as considered for estimation of fuel cost.

Following the approach adopted by the NMPT and by spreading over the total modified ARR of ₹1331.99 lakhs over the modified 1690.50 tug hours for pull back operations for 66 vessels, tug hire charge works out to ₹78,792.72 per tug hour. The pull back charges for foreign going vessel is arrived by adopting the exchange rate of 1US\$=63.51 (78,792.72 / 63.51) prevailing at the time of finalizing this case as against exchange rate of 1US\$=61 considered by the NMPT. Accordingly, pull back charges comes to US\$ 1240.63 / tug hour as against US\$ 1693.00/ tug hour proposed by the NMPT. Pull back charges for coastal vessel is prescribed at 60% of the rate prescribed for foreign going vessel in line with the approach followed by the NMPT.

- (ii). A copy of the Cost statement relating to fixation of Pilotage fee and tug hire charges for SPM operations installed by MRPL is attached as **Annex-I**.

(viii). Wharfage:

The NMPT in its July 2014 proposal had proposed wharfage charge of ₹46.03 per tonne for crude oil at the SPM. This is revised to ₹35.00 per tonne in the final revised proposal of February 2015. As brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position, the proposed wharfage rate is arrived by the NMPT following the revenue foregone model. The NMPT has estimated revenue foregone by it on account of shifting of crude volume handled at berth nos.10 & 11 in the year 2012-13 to SPM in August 2013 and arrived at the wharfage rate for SPM operations so as to compensate the revenue foregone. For arriving at the revenue loss, the NMPT has computed average wharfage rate for crude for the years 2011-12 to 2013-14 at ₹59.06/ per tonne. It has, however, by way of a note stated that if the wharfage rate for crude notified by this Authority in the existing Scale of Rates of the NMPT at ₹51.80/ per tonne is considered instead of ₹59.06/ per tonne, then the wharfage rate based on revenue foregone comes to ₹31/MT instead of the proposed rate of ₹35/- per tonne. The MRPL has also while objecting to the revenue foregone model, furnished calculation of wharfage rate following the revenue foregone approach adopted by the NMPT but has modified the crude traffic figures considered by the NMPT at berth no 13 and 14 and has also adopted a different wharfage rate of crude computed on its own at ₹22.19 per tonne which is not the rate approved by this Authority in the last tariff Order in the general revision of the SOR of the NMPT.

The computation of wharfage rate done following the revenue foregone model is not found to be in line with the cost plus return model prescribed in the 2005 guidelines under which the NMPT had filed its proposal nor is it in line with the clause 5.7.1. of the Working Guidelines, where revenue foregone model is not one of the options for proposing rate for new Cargo/Service.

Whilst the NMPT has followed the cost plus return model for pilotage and pull back charges, it has not followed so for proposing wharfage rate. Since the methodology followed by the NMPT is not in line with the cost plus return adopted for determination of tariff of Major Port Trusts by this Authority, the wharfage calculation furnished by the NMPT as well as MRPL is not delved upon.

As stated earlier, Clause 5.7.1. of Working Guidelines, allows prescription of rates for new cargo / service adopting the rates prescribed for similar cargo/service at any of the Major Port Trusts.

The wharfage rate prescribed for SPM operated by the BPCL-Kochi Refinery at Cochin Port Trust (COPT) is ₹25 per tonne which is mutually agreed rate between the concerned parties. The same wharfage rate has also been approved by this Authority for the NMPT as mutually agreed provisional rate as an interim tariff arrangement vide Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014. That being so, it is found appropriate to prescribe the wharfage rate for SPM operations at ₹ 25 per tonne as approved in the tariff Order approved in May 2014 while approving provisional tariff for SPM operations. This is in line with the one of the approaches prescribed in Clause 5.7.1. of the Working Guidelines.

(ix). Pilot cancellation/ detention charges:

The port in the final revised proposal of February 2015 has proposed pilot cancellation/ detention charges at US\$ 140 per tug/hour for foreign going vessel. The NMPT has not furnished any cost calculation for arriving at the proposed rate.

It is relevant to mention that the existing Scale of Rates of the NMPT notified by this Authority in February 2012 already prescribes charges for cancellation of requisition of services of pilot at US\$ 75 for foreign going vessel and charges for detention of pilot is prescribed at US\$ 37.50 for the first hour of part thereof and US\$ 31.25 for every subsequent part thereof. The charges for cancellation of requisition of services of pilot and detention charges are to act as a deterrent. In the absence of any cost calculation furnished by the NMPT in support of the rate proposed by it, the charges prescribed in the existing Scale of Rates can apply for

this item. It is relevant to state here that even at COPT no separate Charges for Pilot detention/cancellation for SPM activity is prescribed. Hence, a note is prescribed stating that Charges for Pilot detention/cancellation for SPM activity will be as prescribed in Schedule 2.3. under Chapter II – Vessel Related Charges of the Scale of Rates of the NMPT. A note is also inserted that the definitions, general terms and conditions and the other relevant conditions prescribed in the Scale of Rates of the NMPT shall be applicable. A separate note to this effect is prescribed in the Scale of Rates of the NMPT also.

- (x). As stated earlier, the proposal of NMPT is filed under Tariff Guidelines 2005. The NMPT has not proposed any performance standards for this service as there is no such requirement under tariff guidelines 2005. Clause 5.7.1. of the Working Guidelines notified by this Authority to operationalize the Tariff Policy 2015, however, requires this Authority to notify performance standards along with tariff in respect of new cargo/service. In this context, it is relevant to state that the SPM operations are carried out by MRPL. The NMPT provides vessel related services mainly in terms of entry of vessel only into the port and pilotage. There is no berthing of vessel involved. Hence, it is not clear how far the productivity parameters in terms of Gross output and vessel turnaround time may be relevant in this case. The port is advised to examine and suitably propose Performance Parameter for SPM operation during the next revision based on the experience gained in the operations.
- (xi). Ordinarily the rates approved by this Authority have prospective effect. The NMPT has, however, sought approval of the final proposed rate from August 2013 i.e. from the commencement of the SPM operations. This Authority while approving the provisional rate adopting the rate of COPT as proposed by the NMPT has held that if, at the time of fixation of final rate, it is found that adoption of COPT rates on provisional basis will cause hardship to the port, then fixation of final rate will be dealt with in an appropriate manner following Clause 2.12 of the 2005 tariff guidelines.

From the analysis of the case, it is seen that the final wharfage rate and port dues approved by this Authority for SPM operations is same as approved in the tariff approved provisionally in May 2014. The only difference in the provisional rate and final rate is in respect of pilotage fee and pull back charges both of which fall under vessel related operations at the SPM. As regards pilotage fee the rate approved is found to be 41.00% lower than the provisional rates and for pull back operations it is 104.54% higher than the provisional rates approved by this Authority in May 2014 Order. Though in terms of percentage there appears to be gap, a working of revenue estimation for a year at the provisional rates and at the rates approved by this Authority based on the vessel traffic of 66 nos. and the GRT parameters and tug hours as considered in the calculation shows that the variation in absolute terms is not significant so as to cause hardship to the port. The final rate for SPM operations is, therefore, given effect prospectively. The rate approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. The provisional rate approved by this Authority from 29 August 2013 or from the commencement of operation of SPM, whichever is earlier, and levied by the COPT till the final rates approved in this Order comes into effect is regularized as such. The period of validity of the provisional rates approved in the Order dated 20 May 2014 stands modified to this extent.

- (xii). Tariff guidelines of 2005 and Tariff Policy 2015 prescribe that the rates approved by this Authority will have three year validity period. As stated earlier, the NMPT has already filed a proposal for revision of its Scale of Rates under Tariff Policy 2015 which is being processed separately. It is, therefore, found appropriate that the validity of the rates approved for SPM operations are made co-terminus with the validity of the general scale of rates to be revised by this Authority so that this tariff can be reviewed in future alongwith the general revision of the SOR of the NMPT at one go.

18. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the final rates for SPM operations operated by MRPL at New Mangalore Port Trust as per **Annex-II** and replace it in the existing Scale of Rates of NMPT in place of provisional rates approved by this Authority in the tariff Order dated 20 May 2014.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/2015(145)]

ANNEX - I

COMPUTATION OF PILOTAGE FEE AND TUG HIRE CHARGE (PULL BACK) FOR SINGLE POINT MOORING (SPM) OPERATIONS AT NEW MANGALORE PORT TRUST FOR SPM INSTALLED BY MRPL

₹ in lakhs per Tug

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by NMPT in its revised proposal dated 21.07.2014	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015	Modified by TAMP	Note
1	Hire charges of Tugs				
	Total hire charges for 2 Tugs	1708.00 (Rs. 2.34 Lakhs per day per tug x 365 days x 2 tugs)	1518.00 (Rs. 2.08 Lakhs per day per tug x 365 days x 2 tugs)	1518.40 (Rs. 2.08 Lakhs per day per tug x 365 days x 2 tugs)	
2	Fuel Cost				
(i)	For Pilotage	--	210.00 (Fuel for 2 Tugs 416 ltrs * 819 hour of pilotage * Rs 61.78 per ltr.)	208.79 (Fuel for 2 Tugs 416 ltrs * 900.9 hour of pilotage * Rs 55.71 per ltr.)	(W.N. 1&3)
(ii)	For Pull Back	--	200.00 (Fuel for Tug 210 ltrs * 1538 hours of pull back * Rs 61.78 per ltr.)	197.77 (Fuel for Tug 210 ltrs * 1690.5 hours of pull back * Rs 55.71 per ltr.)	(W.N. 1&4)
	Total Fuel Cost [Sr.No.2(i) + 2(ii)]	2262.00 (1410 ltr / hour * Rs.61.78/ltr * 2597 tug hours)	410.00	406.56	
3	Overheads				
(i)	Annual Salary of Marine Department allocated to SPM	--	28.00 (233.70Lakhs p.a. * 12%)	28.04 (233.70Lakhs p.a. * 12%)	
(ii)	Management and General admin expenses allocated to SPM	--	1.00 (2800000*30%*12%)	1.01 (2800000*30%*12%)	
	Total Overheads [Sr.No.3(i) + 3(ii)]	638.00	29.00	29.05	
4	TOTAL COST (Sr. No.1+2+3)	4608.00	1957.00	1954.01	

	Allocation of cost between Pilotage and Pull back	Pilotage	Pull back	Total	Pilotage	Pull back	Total	Pilotage & Towing	Pull back	Total	
5	Actual Tug hours	1210.00	1263.00	2473.00	780.00	1465.00	2245.00	900.90	1690.50	2591.40	(W.N. 1)
6 (i)	Hire charges of tug				527	991	1518	527.87	990.53	1518.40	
(ii)	Overheads				10	19	29	10.10	18.95	29.05	
7	Total of allocated Fixed cost on tug hours	--	--	--	537	1010	1547	537.97	1009.48	1547.45	
8	Allocation of fuel cost on tug	--	--	--	210	200	410	208.79	197.77	406.56	(W.N. 5)
9	Allocation of total cost	2255	2353	4608	747	1210	1957	747	1207	1954	
10	Depreciation allocated	57	60	117	38	70	108	2.22	4.17	6.39	(W.N. 6)
11	Pilotage charges allocated	8	9	17	23	43	67	23.17	43.48	66.65	(W.N. 7)
12	Total Cost (Sr.No. 9+10+11)	2320	2422	4742	808	1324	2133	772.15	1254.90	2027.05	
13	Add: 10% contingencies	0	0	0	81	132	213	0.00	0.00	0.00	
14	Total Cost (12+13)	2320	2422	4742	889	1457	2346	772.15	1254.90	2027.05	
15	(i) ROCE @ 16% on common assets.	46	49	95	31	57	88	0.96	1.79	2.75	(W.N. 8)
	(ii) Margin @ 6% on total cost considered by TAMP (Sr No 14 *6%) as done in COPT	0	0	0	0	0	0	46.33	75.29	121.62	
	Total ROCE (15(i)+15(ii))	46	49	95	31	57	88	47.28	77.09	124.37	
16	Total Cost plus Return (ARR) (Sr.no.+14+15)	2366	2471	4837	920	1513	2433	819.44	1331.99	2151.43	
17	Total GRT	42,94,000	42,94,000	--	46,72,000	46,72,000	--	51,30,000	51,30,000	--	(W.N. 2)
18	(a). Pilotage in ₹ / GRT (Sr. No16/17)	55.09	--	--	19.69	--	--	15.97	--	--	
	(b). Pilotage rate /GRT in US\$ (Foreign Going Vessel)		--	--	0.3228	--	--	0.2515	--	--	

	(i). Upto 30000 GRT	1.92 subject to min of \$5760									
	(ii). 30001 to 60000 GRT	57,600 + \$1.54 per GRT over 30,000 GRT									
	(iii). 60001 and above	1,03,800 + \$1.36 per GRT over 60,000 GRT									
	(c). Pilotage rate /GRT in Rs. (For Coastal Vessel)		--	--	11.59	--	--	9.58	--	--	
	(i). Upto 30000 GRT	70.21 subject to min of `2,10,630									
	(ii). 30001 to 60000 GRT	21,06,300 + `56.37 per GRT over 30,000 GRT									
	(iii). 60001 and above	37,95,600 + `49.66 per GRT over 60,000 GRT									
19	(a). Tug hire /TUG hours in ` (Sr. No.16 /5)	--	1,95,645	--	--	1,03,276	--	--	78,792.72	--	
	(b). Tug hire rate /tug hour in US\$ (For Foreign going vessel)	--	5345	--	--	1693	--	--	1,240.63	--	
	(c). Tug hire rate /tug hour in ` (For Coastal Vessel)		195627			61966			47,275.45		

Working Note: 1

(Tug hours)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by NMPT in its revised proposal dated 21.07.2014				Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015				Estimates considered by TAMP			
		No. of vessals	Pilotage (hours/ vessal)	Pull back (hours/ vessal)	Total	No. of Vessals	Pilotage (hours/ vessal)	Pull back (hours/ vessal)	Total	No. of Vessals	Pilotage (hours/ vessal)	Pull back (hours/ vessal)	Total
(i).	For Pilotage												
(a).	Berthing	--	12	0	12	--	10	0	10	--	10	0	10
			(6hrs * 2Tugs)				(5hrs * 2Tugs)				(5hrs * 2Tugs)		
(b).	Unberthing	--	10	0	10	--	3	0	3	--	3	0	3
			(5hrs * 2Tugs)				(3hrs * 1Tug)				(3hrs * 1Tug)		
(ii).	For Pull back												
(a).	AFRAMAX	8	0	16	16	9	0	17.5	17.5	10	0	17.5	17.5
(b).	VLCC	1	0	31	31	1	0	32.5	32.5	1	0	32.5	32.5
(c).	SUEZ MAX	46	0	24	24	50	0	25.5	25.5	55	0	25.5	25.5
		55	22	71	93	60	13	75.5	88.5	66	13	75.5	88.5
(iii).	Total productive tug hours (No. of vessals * hours)	--	1210.00	1263.00	2473.00	--	780.00	1465.00	2245.00	--	858.00	1610.00	2468.00

(iv).	Add: 5% Con-tingency	--	60.50	63.15	123.65	--	39.00	73.25	112.25	--	42.90	80.50	123.40
(v).	Total productive tug hours ((iii)+(iv))	--	1271	1326	2597	--	819	1538	2357	--	900.90	1690.50	2591.40

Working Note: 2 (GRT of vessels)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by NMPT in its revised proposal dated 21.07.2014			Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015			Estimates considered by TAMP		
		Average GRT	No of vessels	Total GRT	Average GRT	No of vessels	Total GRT	Average GRT	No of vessels	Total GRT
(i).	AFRAMAX	58000	8	464000	58000	9	522000	58000	10	580000
(ii)	SUEZ MAX	80000	46	3680000	80000	50	4000000	80000	55	4400000
(iii)	VLCC	150000	1	150000	150000	1	150000	150000	1	150000
	Total			4294000		60	4672000		66	5130000

Working Note: 3 (Fuel in litres for 2 tugs / hour)

Sr.No.	Particulars	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015	Estimates of NMPT considered by TAMP
(i).	Tug:1		
(a).	Ocean Icon	176	176
(b).	Diesel Generator	30	30
(2).	Tug:2		
(a).	Ocean Breeze	176	176
(b).	Diesel Generator	34	34
	Total	416	416

Working Note: 4 (Fuel in litres for 1 tug / hour)

Sr.No.	Particulars	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015	Estimates of NMPT considered by TAMP
(a).	Tug - Ocean Breeze	176	176
(b).	Diesel Generator	34	34
	Total	210	210

Working Note: 5 (Fuel cost)

Sr.No.	Particulars	Unit	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015			Modified by TAMP		
			Pilotage	Pull back	Total	Pilotage	Pull back	Total
(i).	Consumption for no. of tugs	Tugs	2	1	--	2	1	--
(ii).	Consumption	Litres	416	210	626	416	210	626
(iii).	No. of hours	Hours	780	1465	2245	858	1610	2468

(iv).	Add: 5% contingency	hours	39	73	112	42.9	81	123.4
(v).	Total hours	hours	819	1538	2357	900.9	1690.5	2591.4
(vi).	Total consumption	hours	340704	322980	663684	374774.4	355005	729779.4
(vii).	Rate per litre (in Rs.)	Rs.	61.78	61.78	--	55.71	55.71	--
(viii).	Total fuel cost (in Rs.)	Rs.	210.00	200.00	410.00	208.79	197.77	406.56

Rs in lakhs

Working Note: 6 (Depreciation)

Particulars	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015	Modified by TAMP
Assets:		
Capital Dredging	214.59	0.00
Tugs/Vessels/ML	632.01	0.00
Buoys	4.01	4.01
Pollution control	5.19	5.19
VTMS	43.91	43.91
Signal Station	0.13	0.13
Total	899.84	53.24
Allocated to SPM @12% of total	107.98	6.39
Total Depreciation Allocated to SPM	108	6.39

Working Note: 7 (Pilotage charges)

Rs in lakhs

Particulars	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015	Modified by TAMP
Manning Contract Charges:		
Average monthly salary of 2 pilots	324000	324000
Add: Additional SPM allowance	200000	200000
Total	524000	524000
Annual salary	6288000	6288000
Add: 6% escalation	377280	377280
Total	6665280	6665280
Total Rs. In lakhs	67	66.65

Working Note: 8 (ROCE)

Rs in lakhs

Particulars	Estimates furnished by NMPT in its final revised proposal dated 11.02.2015	Modified by TAMP
Assets:		
Tug varahi	18309837	0.00
Tug Swarna	52314899	0.00
Tug Kabini	117701657	0.00
Tug Eswari	179671191	0.00
Tug Thunga	3147378	0.00
ML Roza	4608493	0.00
Pilot launch (PL) Krusudai	27370941	0.00
PL kaveri	8483013	0.00
PI mallika	1276749	0.00
SI anveshana	1555061	0.00
Mooring Vessels mallya	29861565	0.00
VTMS	13279854	13279854
Pollution control equipments	1037920	1037920
	458618558	14317774
ROCE @ 16%	73378969.28	2290844
ROCE allocated to SPM @ 12%	8805476.314	274901.3
Total ROCE considered for SPM activity	88	2.75

Annex - II

Replace the provisional rates approved by the Authority vide Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 with the following final rates for SPM operations in the existing Scale of Rates of the New Mangalore Port Trust approved vide Order No.TAMP/34/2010-NMPT notified in the Gazette of India on 21 February 2012 vide Gazette No.38.

- (i). Schedule 2.1. - Port Dues under Chapter II – Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of the NMPT:

Vessels chargeable (Sea going vessels of 15 tonnes and above)	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
Crude Oil Tanker at SPM	0.143	2.32	Each entry	Each entry

- (ii). Item (iii) in the Schedule 2.2. - Pilotage under Chapter II – Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of the NMPT:

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
(iii). Pilotage fee for SPM operations		
(a). Upto 30000 GRT	0.2515	9.58

(b). 30001 GRT to 60000 GRT		
(c). 60001 GRT and above		

- (iii). Schedule 2.2.1. - Charges for Hire of Tugs for SPM operations under Chapter II – Vessel Related Charges in the existing Scale of Rates of the NMPT:

2.2.1. Charges for Hire of Tugs

Particulars	Rate per tug hour or part thereof	
	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
Tug hire charges for SPM operations	1,240.63	47,275.45

- (iv). Sl. No.3(j) under Schedule 3.2. Bulk Cargo under Chapter III – Schedule of Wharfage Charge in the existing Scale of Rates of the NMPT:

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
3.	P.O.L.			
	(j). Crude oil at SPM	MT	25.00	25.00

Notes:

- (i). Charges for cancellation of requisition of Pilotage services / Detention of pilot shall be levied as prescribed in the Schedule 2.3.-Detention charges of the vessel under Chapter – II Vessel related charges in the existing SOR of the NMPT.
- (ii). Definitions, General Terms and Conditions prescribed in Schedule 1.1. and 1.2. respectively and any other relevant conditions prescribed in the Scale of Rates of the New Mangalore Port Trust shall be applicable.